

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr und Landesentwicklung  
Projektgruppe Flughafen – Standort RP DA  
Postfach 11 06 07  
64221 Darmstadt**

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 23 20 71  
Fax: 069 / 23 20 90

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**www.pg-t.de**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom      Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
66 p-V                                      2007 F 13-20

Frankfurt am Main, den  
07.05.2007

**Betreff: Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt  
Main; Änderung des ausgelegten Planes; Anhörungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir im Namen und im Auftrag folgender Einwender und  
Einwenderinnen:

1. ...
2. ...
3. ...
4. ..
5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
- 10.....

- 11. ...
- 12....
- 13.....
- 14....
- 15...
- 16...
- 17...
- 18...
- 19...
- 20..
- 21...
- 22..
- 23....
- 24...
  
- 25...
  
- 26...
  
- 27...
  
- 28...
  
- 29...
  
- 30...
  
- 31...
- 32...
- 33...
  
- 34...
- 35...
  
- 36...
  
- 37...
- 38....
- 39....
- 40....
- 41....
- 42....
- 43....
  
- 44....
  
- 45....
  
- 46....

47....  
48....  
49....  
50....  
51....  
52....  
53....  
54....  
55....  
56....  
57....  
58....  
59....  
60....  
61....  
62....  
63....  
64....  
65....  
66....  
  
67....  
68....  
69..  
70....  
71....  
72...  
73...  
74...  
75...  
76...  
77...  
78...  
79...  
80...  
81....

82.

83.

84.

85.

86...

87...

88...

89...

90...

91...

92...

93...

94.....

sowie

IAGL -Institutes zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Lärm. e.V., vertreten durch Hartmut Wagner, Edith-Stein-Str. 11, 63075 Offenbach

### **ergänzende Einwendungen**

im o.g. Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Die Einwendungen, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens 2005 erhoben worden sind, bleiben aufrechterhalten. Weiterhin wird bezug genommen auf die von den Mandanten persönlich eingereichten Einwendungen und diese zum Bestandteil der Einwendung gemacht. Die persönliche Einwendung der Eheleute Klein und Willich-Klein, Frankfurt-Schwanheim wird als Anlage 1 dieser Einwendung beigelegt.

Die anwaltliche Vertretung gilt ausdrücklich nicht mehr für die im ersten Anhörungsverfahren vertretenen Mandanten:

1.

2.

Frau **Vorname Nachname, Straße Hausnummer, Postleitzahl Ort** ist am 05.10.2006 verstorben.

Die Vollmachten der benannten Einwender und Einwenderinnen liegen Ihrer Behörde weitgehend vor. Wie bereits im Schreiben vom 15.03.2007 mitgeteilt wurde, wird die

Familie **Nachname** in diesem Anhörungsverfahren erstmalig vertreten. Die Vollmacht wurde bereits übersandt. Die Eheleute **Nachname** haben bereits während dem ersten Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben, aus denen ihre eigene Betroffenheit hervorgeht. Auf diese wird ausdrücklich Bezug genommen. Weiterhin wird das gemeinsame im Jahr 2006 geborene Kind der Eheleute **Nachname, Vorname Nachname, Straße Hausnummer, Postleitzahl Ort** anwaltlich vertreten. Die Vollmacht wird nachgereicht. Weiterhin wird die anwaltliche Vertretung der IAGL angezeigt. Die Bevollmächtigung wird versichert. Die Vollmacht wird nachgereicht.

## I. Verfahrensrechtliche Aspekte

### 1. Anträge

Die Einwender lehnen den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens ab. Es wird **beantragt** aufgrund der nach wie vor mangelhaften und unvollständigen Planfeststellungsunterlagen,

**das Planfeststellungsverfahren einzustellen bzw. solange auszusetzen bis die Vorhabensträgerin vollständige Unterlagen vorgelegt hat, die geeignet sind, die negativen Auswirkungen des Vorhabens beurteilen zu können.**

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Antragstellerin die Zeit der Überarbeitung der Antragsunterlagen nicht genutzt hat, die Gutachten in einer Art und Weise zu erstellen, die – zumindest – den Anforderungen der Anhörungsbehörde genügt hätten. Festgestellt werden kann, dass die Gutachten fachlich nicht besser geworden sind, im Gegenteil, sie weisen gravierende Widersprüche und weitere bzw. erstmalige fachliche Mängel auf. Sie sind nicht geeignet, den komplexen Sachverhalt so darzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt werden könnte, das Vorhaben zu genehmigen.

Es wird im Laufe der Jahre im Rahmen der Auseinandersetzung um den Flughafenaußenbau immer deutlicher, dass die gegen das beantragte Vorhaben sprechenden Gründe (Zunahme des Fluglärms, Zunahme der Luftschadstoffbelastung, Zunahme des Sicherheitsrisikos sowie die Belange des Naturschutzes, etc.), einer Zulassung des Vorhabens entgegenstehen. Es wird daher **beantragt**,

**den Antrag der Vorhabensträgerin gem. § 8 Abs. 1 LuftVG abzulehnen.**

Alle bisher erhobenen Einwendungen werden aufrecht erhalten. Insbesondere wird aber auch auf den ergänzenden Sachvortrag im Erörterungstermin verwiesen. Vgl. hierzu Wortprotokoll des Erörterungstermins:

- Für Flörsheimer Einwender, insbesondere die Tage: 05.12.2005, 16.02.2006.
- Für Bischofsheimer Einwender, insbesondere am 05.12.2005.
- Für Nauheimer Einwender, insbesondere am 05.12.2005.
- Für die Einwender aus Rüsselsheim-Königstädten, insbesondere 05.12.2005 und 16.02.2006.
- Für die Einwender aus Mörfelden Walldorf, insbesondere am 06.12.2005.
- Für Kelsterbacher Einwender, insbesondere am 08.12.2005, 13.12.2005.
- Für die Einwender aus Frankfurt Schwanheim, insbesondere am 06.12.2005.
- Für die Einwender aus Heusenstamm und Dreieich, insbesondere 29.11.2005, 16.02.2006.
- Für die Einwender aus Frankfurt-Oberrad, insbesondere am 06.12.2005.
- Für die Einwender aus Offenbach-Rumpenheim und Bieber, insbesondere der 25.11.2005.
- Für die Einwender in Offenbach-Stadt, insbesondere am 01.12.2005.

Die vorgelegten neuen Unterlagen bestätigen in vielen Bereichen die vorgetragene Kritik an den bisher vorgelegten Gutachten und Plänen, lösen die von den Planungen hervorgerufenen Konflikte jedoch nicht. Im Gegenteil: Durch die nicht nachvollziehbaren Änderungen in der Planung treten gravierende Widersprüche zu grundlegenden Annahmen dieser Planung auf, die die gesamte Planung in Frage stellen.

Bezug genommen wird auch auf den Vortrag im Schreiben vom 15.03.2007 an das HMWVL.

Es wird die

1. Einsicht in die Gegenäußerungen zu dieser Einwendung von Fraport, ggfs. in CADEC,
2. Einsicht in alle im weiteren Verlauf von der Fraport oder anderen hinzugezogenen Sachverständigen für das Planfeststellungsverfahren eingereichte Gutachten sowie

beantragt.

Trotz des Urteils vom VGH Kassel zur Einsichtnahme in die CADEC-Datei wurden unsere Anträge auf Einsicht bzgl. der ursprünglichen Einwendung nicht entschieden bzw. abgelehnt. Weitere Verfahrensanträge (z.B. auf Beiziehung weiterer Unterlagen, etc.) werden in den jeweiligen Sachzusammenhängen gestellt. Wir bitten um Mitteilung, ob den Anträgen nachgekommen wird.

Für den weiteren Verlauf des Verwaltungsverfahrens zum Antrag auf Planfeststellung auf Erweiterung des Flughafens Frankfurt durch die Fraport AG wird gefordert und beantragt, nach der Erfassung und Auswertung der Einwendungen zu den geänderten Planungsunterlagen einen weiteren förmlichen Termin zur Erörterung zu bestimmen.

Gem. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG wurden die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen durch den Vorhabensträger umfangreich verändert. Davon ist schon allein aufgrund des äußeren Umstandes auszugehen, dass die Planfeststellungsbehörde entsprechende Änderungen vom Vorhabensträger verlangt hat und dass die Planfeststellungsbehörde zudem selbst nach der Vorlage der geänderten Unterlagen von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung ausgegangen ist. Allerdings bestehen auch inhaltlich keine Zweifel daran, da der Vorhabensträger Unterlagen im Sinne aller Ziffern des § 6 Abs. 3 UVPG umfangreich geändert hat, insbesondere die für die Rechtfertigung des Vorhabens und für die Berechnung seiner Auswirkungen grundlegende Luftverkehrsprognose und alle auf dieser Prognose basierenden Auswirkungsberechnungen. Denn nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG kann nur dann von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu befürchten sind. Dass durch die Änderung der Planungsunterlagen zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind, ergibt sich schon aus dem Umstand, dass der Prognosehorizont von 2015 auf 2020 verlängert wurde und damit die Zahl der den Unterlagen zugrunde gelegten jährlichen Flugbewegungen um rund 45.000 höher liegt als bei den ursprünglichen Betrachtungen. Die Neufassungen der Gutachten zum Naturschutz sowie die folgenden Einwendungen hierzu, machen eine erneute Erörterung der Sachverhalte und deren Bewertungen erforderlich. Da das Anhörungsverfahren nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss, bedeutet dies, dass ein erneuter Erörterungstermin durchzuführen ist. Ein Erörterungstermin ist jedoch nicht nur aus verfahrensrechtlicher Sicht notwendig. Vielmehr ergibt sich aus den geänderten Planfeststellungsunterlagen ein Erörterungsbedarf aufgrund umfangreicher aufklärungsbedürftiger Fragestellungen, wie dies aus der weiteren Einwendung ersichtlich ist.

## 2. Unklarheiten über das Planfeststellungsverfahren

Der Antrag auf Planfeststellung wurde mit Datum vom 12. Februar 2007 neu gefasst und der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Dies geht aus der Formulierung auf Seite 7, A1 hervor. Dort heißt es:

**„Infolge der genannten Aktualisierungen und Änderungen gibt die Vorhabensträgerin dem am 08. September 2003 eingereichten und mit der Fassung vom 2. November 2004 aktualisierten Antrag auf Planfeststellung zur Änderung des Flughafens Frankfurt Main nunmehr folgende neue Fassung:“**

Es werden demnach nicht nur die Änderung, wie dies in einem Planänderungsverfahren üblich wäre, in der geänderten Fassung beantragt. Vielmehr wird ein **„neu gefasster“** Planfeststellungsantrag gestellt. Dies ergibt sich auch aus einer Gesamtschau der Planfeststellungsunterlagen, die erneut öffentlich ausgelegt worden sind. Es handelt sich hierbei um die kompletten Planfeststellungsunterlagen mit allen Berichten, Gutachten und Plänen. Nicht nur die geänderten Unterlagen oder die aktualisierten Unterlagen wurden erneut öffentlich ausgelegt. Es befinden sich auch Unterlagen und Pläne darunter, die nicht geändert worden sind. Neu gefasst wurden die grundlegenden Planunterlagen - B 1.1 – Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen B 1.1 – Bauwerksverzeichnis - sowie die hierzu gefertigten Pläne. Es sind nicht etwa nur

Markierungen der Änderungen vorgenommen worden, wie dies bei Deckblattverfahren der Fall ist. Vielmehr wurden die Planunterlagen neu gefasst.

Eine solche Neufassung ist vom Anwendungsbereich des § 73 Abs. 8 HEVwVfG nicht umfasst. Aus den Unterlagen ist nicht zu entnehmen, was im Detail geändert wurde und vor allem weshalb hier Änderungen vorgenommen worden sind. Neu im Erläuterungsbericht ist z.B. die qualifizierte Entwässerung (Kapitel 2.2.2.9., S. 44). Auf Seite 70 wird die „Verschiebung“ der Rollbrücke West in Abb. 3-5 dargestellt. Allerdings wird nicht erläutert, weshalb es zu dieser Verschiebung gekommen ist. Unklar ist, weshalb die Voreinflugzeichen verschoben werden, S. 115. Im Bauwerksverzeichnis B 1.1 sind zahlreiche Pläne gelb markiert, ohne dass aus der Beschreibung in der Tabelle hervorgeht, was sich in den Plänen geändert hat. Aus den Plänen kann dies jedoch auch nicht entnommen werden.

Unklar ist weiterhin:

- weshalb an der Schnellabrollbahn N3, Anschluss an Vorfeld West eine Verkürzung der Rollbahnlänge vorgenommen worden ist, jedoch andere Zahlenwerte bei den sonstigen Parametern (versiegelte Schultern, etc.) angeführt werden. Hat diese verkürzte Schellabrollbahn Auswirkungen?
- Weshalb wurde eine Flächenreduzierung bei den Grasschultern angesetzt?
- Was hat sich bei der Rollbahn Y geändert?
- Die Lage und Länge, etc. der Schnellabrollbahn und Rollbahn S4 hat sich verändert. Warum?
- Rollbahnanbindung DP W2 – wie kann eine Rollbahnbreite als „variabel“ eingesetzt werden? Rollbahnanbindung DB W1: Weshalb hat es hier Veränderungen gegeben?
- Die Vorfelder (Werftvorfeld Süd und Frachtvorfeld) haben sich in der Größe wesentlich verändert, so dass von einer wesentlichen Veränderung des gesamten südlichen Bereichs auszugehen ist.

Zum Thema Naturschutzes wurden überwiegend völlig neue Gutachten und Planunterlagen vorgelegt. Die Kohärenzausgleichsmaßnahmen wurden räumlich verlagert und umfassen nunmehr komplett neue Bereiche. Ersatzaufforstungsflächen sind zum Teil entfallen, zum Teil auf neuen Flächen geplant. In einzelnen Unterlagen finden sich mehr oder weniger umfangreich Textstellen, die gelb markiert sind. Welche Neubearbeitungen vorgenommen wurden, erschließt sich erst aus dem Vergleich mit den Unterlagen der Offenlage 2005.

Die den Auswirkungsbetrachtungen zugrundeliegenden flugbetrieblichen Abläufe wurden nicht nur aktualisiert sondern grundsätzlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planfeststellungsunterlagen verändert (wie z.B. Flottenmix und Flugroutenbelegungen). Den Lärm- und Schadstoffgutachten wurde ein geringerer Anteil großer Flugzeugtypen (Heavys) zugrunde gelegt als allen anderen Gutachten, insbesondere der Luftverkehrsprognose und den aus ihr abgeleiteten Gutachten zu den ökonomischen Effekten.

Letztendlich wurde ein neuer Planfeststellungsantrag gestellt, der nicht im Rahmen



eines Verfahrens nach § 73 Abs. 8 HEVwVfG zu behandeln gewesen wäre, sondern vielmehr ein neues Anhörungsverfahren erforderlich gemacht hätte.

### **3. Anstoßfunktion nicht erfüllt**

Wird davon ausgegangen, dass es sich um ein Planänderungsverfahren gem. § 73 Abs. 8 HEVwVfG handelt, erfüllen die Unterlagen nicht die notwendige Anstoßfunktion. Denn in den öffentlichen Bekanntmachungen wird darauf hingewiesen, dass nur insoweit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird, soweit die Einwender erstmalig oder stärker betroffen sind. Es ist jedoch aus den Planunterlagen in vielen Bereichen nicht erkennbar, welche Änderungen in den neuen Planungen vorgenommen worden sind, so dass ein Vergleich nicht möglich ist.<sup>1</sup> Häufig sind die Änderungen nur dadurch ersichtlich, dass ein Vergleich zwischen den „alten“ Planfeststellungsunterlagen und den „neuen“ Unterlagen vorgenommen wird. Die Anstoßfunktionsfunktion erfüllen diese Unterlagen nicht.

Entgegen der Darstellungen in der Presse sind die Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen in der Regel nicht nachzuvollziehen. Zwar wurde mit „gelb“ markiert, welche Textpassagen sich geändert haben. Jedoch ist ein Vergleich zwischen den ursprünglichen Angaben und den neu eingestellten Angaben nur durch den direkten Abgleich mit den ursprünglichen Gutachten möglich, was einen erheblichen Zeitaufwand mit sich bringt. Andere Gutachten wurden komplett neu geschrieben, ohne kenntlich zu machen, weshalb eine Neubearbeitung notwendig geworden ist. Die neu bearbeiteten Karten sind kaum mit den ursprünglichen Karten vergleichbar. Eine Bearbeitung dahingehend, was sich geändert hat und welche Konsequenzen sich hieraus ergeben, ist teilweise nicht möglich bzw. bedarf externen Sachverständigen.

Aus diesem Grund wurde Akteneinsicht in die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange beantragt, damit den Einwendern und Einwenderinnen die Möglichkeit gegeben wird, durch ergänzenden Sachvortrag ihren Vortrag zu substantiieren. Die Akteneinsicht wurde durch Übersendung einer CD-Rom mit den Stellungnahmen, die bis zum 11.04.2007 eingegangen waren, gewährt. Allerdings konnten die umfangreichen Stellungnahmen noch nicht ausgewertet werden.

Ein ergänzender Vortrag bleibt daher vorbehalten. Insbesondere zu den Planunterlagen, die im Zusammenhang mit den Fluglärm Auswirkungen und den Luftschadstoffbelastungen erstellt worden sind, konnten keine fachbehördlichen Stellungnahmen gesichtet werden. Sollten hier noch weitere Stellungnahmen eintreffen, insbesondere von der HLUG, wird um Zusendung der Stellungnahmen gebeten.

Ein grundlegendes Problem wird darin gesehen, dass anhand der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen für die Betroffenen nicht nachvollziehbar dargelegt wird, ob und wenn ja wie sich ihre Betroffenheit darstellt bzw. durch die neuen Berechnungen verändert. Im Vorfeld der erneuten Auslegung wurde mit Schreiben vom 28.11.2006

---

<sup>1</sup> Dies wird bei den einzelnen Kapiteln noch näher ausgeführt.

angeregt, dass den Betroffenen die Möglichkeit eingeräumt wird, anhand einer individuellen Recherche, wie sie von der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin technisch angewandt worden ist, zur Verfügung zu stellen. Nur auf diese Weise würde es möglich sein, die individuelle Betroffenheit herauszufinden. Offensichtlich wurde diese Anregung nicht aufgegriffen. Im Zeitalter von Internet und Datenbanken wäre es für die Vorhabensträgerin zumutbar gewesen, eine solche Möglichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Anstoßfunktion, die bei einer öffentlichen Auslegung erreicht werden soll, kann durch diese Pläne nicht erfüllt werden. Eine andere Möglichkeit wäre gewesen in Kartenform die Differenz zwischen ursprünglich berechneten Lärmwerten und den nunmehr berechneten Lärmwerten zu erstellen.

Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen sind zum Teil weiterhin unvollständig und bilden keine geeignete Grundlage für eine ordnungsgemäße Sachverhaltsermittlung, um hierauf einen Planfeststellungsbeschluss mit weitreichenden Folgen für die Betroffenen zu stützen. So wird nach wie vor kein Gutachten über die Immobilienpreisentwicklung vorgelegt, obwohl die Ermittlung dieser privaten Belange von erheblicher Bedeutung für die Abwägung sein muss. Das novellierte Fluglärmgesetz wird nicht als Grundlage für ein Schutzkonzept herangezogen, obwohl absehbar ist, dass dieses in Kürze in Kraft tritt. Es stellt sich die Frage, wie die Betroffenen erkennen sollen, ob ihnen ein Anspruch auf Schallschutz nach diesem Gesetz zusteht oder eben nicht.

Zahlreiche Nachforderungen der Anhörungsbehörde wurden nicht aufgegriffen und sind daher weiterhin klärungsbedürftig. Dies betrifft z.B. die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung.

**Aufgrund der Ergebnisse der Luftverkehrsprognose wird von einer höheren Flugbewegungszahl ausgegangen, als dies in den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen den Auswirkungsberechnungen zu Grunde gelegt worden sind. Hieraus ergibt sich, dass zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie Geruchsbelästigungen und ein nochmals erhöhtes Sicherheitsrisiko von dem beantragten Vorhaben ausgehen. Eigene Belange, wie die des Gesundheitsschutzes und des Eigentums, der Einwenderinnen und Einwender werden damit zum Teil erstmalig und/oder stärker von den Planänderungen betroffen.**

Dies ergibt sich u.a. aus folgenden geänderten Planungsgrundlagen:

- nicht mehr 656.000 Flugbewegungen, sondern 701.000 Flugbewegungen bzw. im Jahr 2025 745.000 Flugbewegungen
- andere Flugroutenbelegungen (vgl. hierzu, B1, Teil 11)
- ein anderer Flottenmix (vgl. hierzu, G 10.1)
- eine andere Belegung des Bahnsystems (erhebliche Steigerung der Abflüge von der Startbahn West)

Aus alledem kann geschlossen werden, dass erheblich höhere Fluglärmbelastungen und andere Folgen auf die Einwender und Einwenderinnen zukommen.

Wie noch dargestellt wird, sind die Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht geeignet, den Einwendern ein realistisches Abbild dessen zu verschaffen, was an Fluglärmbelastung zu erwarten ist, wenn der Flughafen ausgebaut wird. Weder die von der Antragstellerin aufgrund fehlerhaften Berechnungsgrundlagen errechneten Lärmkonturen, noch die dargestellten Lärmwerte vermitteln einen Eindruck dessen, wie sich der Fluglärm verändern wird. Dies betrifft insbesondere die Einwender, die von keiner Lärmkontur in den Planfeststellungsunterlagen betroffen sind. Wie sollen die Einwender eine Betroffenheit erkennen? Unstrittig dürfte jedoch sein, dass auch diese Einwender erhöhtem Fluglärm ausgesetzt sein werden. Diese Fluglärm erhöhungen wären darzustellen gewesen. Denn diese sind für die Planfeststellungsentscheidung in der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. Vortrag im EÖT, 25.11.2005, S. 48ff.).

Für die IAGL wird geltend gemacht, dass sie in ihren satzungsgemäßen Aufgaben betroffen ist. Nach § 2 der Satzung verfolgt der Verein den Zweck, das öffentliche Gemeinwesen, die Wissenschaft und Forschung sowie den Umweltgedanken, vor allem im Hinblick auf gesundheitliche Gefahren und die Belastung der Bevölkerung mit Lärm (unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärms), weiterhin durch Flugzeugabgase und Kontamination der Umwelt durch letztere, zu fördern (Anlage 2). Mit dieser Einwendung werden die langjährig erworbenen Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Zunahme von Fluglärm und Luftschadstoffbelastung sowie weiterer negativer Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus in das Planfeststellungsverfahren eingebracht, um auf die Gefahren, Nachteile und Risiken aufmerksam zu machen. Damit soll die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt werden, das „öffentliche Gemeinwesen“ vor der Zunahme dieser Umweltauswirkungen zu schützen, indem das geplante Vorhaben abgelehnt wird bzw. - sollte es zugelassen werden -, die größtmöglichen Schutzmaßnahmen für das „öffentliche Gemeinwesen“ anzuordnen.

#### **4. Fehlerhafte Pläne**

Zahlreiche Pläne, die zur Planfeststellung den Planunterlagen beigelegt sind, entsprechen nicht den Anforderungen an eine rechtsstaatliche Planung, da sie in sich widersprüchlich, veraltet oder in sonstiger Weise fehlerhaft sind. Diese Planfeststellungsunterlagen hätten wegen Unvollständigkeit von der Anhörungsbehörde bzw. Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen werden müssen. Besonders aufgefallen sind:

##### **Pläne in Ordner 6 – Pläne zur Hindernisfreiheit**

In dem geänderten Planteil B1.2 wurden nahezu alle Kapitel unverändert übernommen. Dies betrifft vor allem die Themen „Bauschutzbereich“, „Hindernissituation“, „Externes Risiko“ und „Störfallanlagen“. Bis auf zwei Pläne wurden die „alten“ Pläne im Ordner 6 belassen. Diese Pläne beinhalten noch die

Planung des Südbereichs der ersten Offenlage, entsprechen also nicht dem aktuellen Stand der Planungen (vgl. z.B. B1.4.2-1).

### **Übersichtsplan Kohärenzmaßnahmen (Ordner 50, G2.IX.3) vom 12.02.2007**

Die Pläne wurden offensichtlich in „allerletzter Minute“ gefertigt und unterschrieben, da sie das selbe Datum tragen, wie auch der neu gefasste Planfeststellungsantrag in Ordner 1. Dementsprechend wurde offensichtlich versäumt, die Unterlagen nochmals auf Fehler hin zu prüfen. Der Kohärenzmaßnahmeplan stellt eine Situation nach Verwirklichung der Ausbaupläne dar. Deshalb hätte diesem Plan nicht der IST-Zustand des Frankfurter Flughafens zugrunde gelegt werden dürfen. Die Kohärenzplanung wäre nicht notwendig, wenn nicht mitten in das gemeldete FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ eine Landebahn hineingeplant werden würde und im Südbereich das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ durch Flächeninanspruchnahme reduziert werden würde. Diese Flächeninanspruchnahme hätten Grundlage der zeichnerischen Darstellung werden müssen.

### **Maßnahmepläne im Vorhabensbereich (Ordner 30)**

Alle Maßnahmepläne enthalten offenbar als Grundlage den Ist-Fall. Im Südbereich sind die Gebäude eingezeichnet, die noch vor Aufgabe der Air-Base dort gestanden haben. Dies ist falsch, da die Maßnahmepläne den Planfall 2020 beinhalten müssen. Dieser soll zwar dargestellt sein, ist aber aufgrund der Farbgestaltung und den dünnen Linien nicht erkennbar. Diese Pläne entsprechen nicht dem Bestimmtheitsgebot.

Beispiel: B9.2-7

Die Maßnahmepläne werden zur Planfeststellung beantragt. Deshalb sollten diese den Planfall enthalten. Es fällt jedoch sofort ins Auge, dass die IST-Situation bzw. der Planungsnullfall in den Plänen eingezeichnet ist. So ist bereits aus der Legende zu entnehmen, dass die farblich als lila dargestellte gestrichelte Linie den Planungsnullfall abbildet. Dies ist verwirrend, denn dieses soll gerade nicht planfestgestellt werden. Hier stimmen die Pläne mit der geplanten zur Planfeststellung beantragten Maßnahme nicht überein. Unklar ist, was in der Legende mit der Bezeichnung „technische Planung/Wirkzonen“ gemeint ist.

Beispiel: B9.2-8

Auffallend an diesem Plan sind die großen roten Flächen. Schaut man sich die Legende an, wird erkennbar, dass diese Flächen zur Anlage von Grünbereichen im Bereich der Hochbauflächen für die Maßnahmen M 14 und M 15 vorgesehen sind. Dies dürfte fehlerhaft sein. Denn diese Flächen

sind grundsätzlich erst einmal für Hochbaumaßnahmen oder verkehrliche Flächen vorgesehen. Eine flächenhafte Roteinzeichnung suggeriert, dass jeweils in diesen flächigen Dimensionen Grünflächen entstehen sollen. Dies dürfte sich mit den anderen Plänen, die dort Frachtflächen und Parkplätze vorsehen widersprechen. Sollten großflächig Grünanlagen in diesen Bereichen geplant sein, wäre dieses im Hinblick auf eine Flächenreduzierung zur Vermeidung weitergehender Eingriffe in den Mark- und Gundwald nicht zu rechtfertigen.

In diesem Plan wird auch erkennbar, dass es keinen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) für die ehemalige Air-Base gibt, obwohl Plan B0.1-4 hier mit dem Terminal 3 u. a. Einrichtungen und Gebäuden Maßnahmen, die massive Eingriffe verursachen planfestgestellt werden sollen.

## **II. Auswirkungsprognosen fehlerhaft**

Den Auswirkungsprognosen hätte die technisch planbare Kapazität zugrunde gelegt werden müssen. Die Kapazität wurde fehlerhaft ermittelt.

### **A. Kapazität fehlerhaft ermittelt**

#### **1. Ausblick auf 2025 – Zugrundezulegender Planungshorizont**

Die weitere Zunahme des Luftverkehrs wird auch in den Planfeststellungsunterlagen unterstellt. Während bei der Prognose, die der Änderung des Landesentwicklungsplanes zugrundegelegt worden ist, noch kein Ausblick auf das Jahr 2025 enthalten war, taucht in dem neuen G8 unvermittelt auf Seite 132 ein solcher Ausblick auf 2025 auf. Die Gutachter führen aus, dass das Passagieraufkommen bis 2025 kontinuierlich ansteige. Die Zuwachsraten würden leicht sinken und mit 3,5% (2004 bis 2025) unter dem allgemeinen Marktwachstum liegen (Deutschland insgesamt 3,8%). Dies heißt für die Gutachter, dass der Marktanteil des Flughafens Frankfurt/Main am gesamten Passagierverkehr aller deutschen Flughäfen trotz Ausbau leicht sinken werde. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2025 voraussichtlich 98,8 Mio. Passagiere auf dem Frankfurter Flughafen zu verzeichnen sind. Dies bedeutet wiederum, dass im Jahr 2025 mit 745.000 Flugbewegungen zu rechnen ist (G8, S. 164). Die Zuwachsraten würden im Zeitraum 2015 bis 2020 bei etwa 3% pro Jahr liegen und im Zeitraum 2020 bis 2025 noch deutlich darunter. Erklärt werden diese geringen Zuwachsraten damit, dass sich nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn die hohen Zuwachsraten lediglich aus den sogenannten „Rückholeffekten“ ergeben würden. Ab etwa 2015 würden sich diese sogenannten Rückholeffekte egalalisieren und in einen von den Gutachtern genannten „eingeschwungenen Zustand“ einpendeln.

Weder sind die sogenannten Rückholeffekte nachvollziehbar erklärt worden, noch kann unter diesen Prämissen die Erklärung dahingehend, dass es ab dem Jahr 2015 Zuwachsraten weit unterhalb der deutschlandweiten Zuwachsraten am Frankfurter Flughafen geben soll, ausreichen.

Hier werden mit einem geringen Erklärungsaufwand wesentliche Grundlagen für die Prognose behauptet, wohlwissend, dass bei Änderungen nur weniger Rahmenbedingungen, diese in ein paar Jahren völlig anders aussehen könnten. Dies sowohl im Hinblick auf eine Reduzierung des Luftverkehrsaufkommens (z.B. Diskussion um den Klimawandel, Verlagerung auf Konkurrenzflughäfen, Verlagerung auf HGV, ...) als auch zu einer wesentlichen Erhöhung des Luftverkehrsaufkommens am Standort Frankfurt am Main (z.B. Änderung der Preispolitik der Vorhabensbetreiberin (LCC-Verkehre, ...); vermehrte Flugbewegungen durch anderen Flottenmix; ). Die Zugrundelegung nur eines Szenarios, wie es dieses Gutachten methodisch macht, muss als willkürlich und damit fehlerhaft bezeichnet werden.

Die Gutachter führen dann weiter aus, dass Aussagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum nach 2020 hinaus mit großen Unsicherheiten behaftet seien. Welche „großen Unsicherheiten“ dies sind, wird nicht näher erläutert. Auch der Verweis in einer Fußnote (Fußnote 71) auf das Kapitel 1 hilft hier nicht weiter. Eine Erläuterung, weshalb die Gutachter von „großen Unsicherheiten“ ausgehen, findet sich in Kapitel 1 nicht wieder. Die Gutachter hätten erläutern müssen, in welchen Bereichen Unsicherheiten bestehen und welche Konsequenzen dies auf ihre Prognose bzw. Ausblick hat. Ansonsten ist es den Einwendern nicht möglich, nachzuvollziehen, weshalb der Prognosehorizont 2020 endet, obwohl die weltweiten Luftverkehrsprognosen einen weiteren Anstieg des Luftverkehrsaufkommens zeigen. Die Gutachter verweisen darauf, dass alle bislang bekannten Luftverkehrsprognosen von erheblichen Zuwachsraten ausgehen. Dementsprechend kommt Intraplan in seiner neuen Prognose auch für den Frankfurter Flughafen auf noch mehr Passagiere und noch mehr Flugbewegungen. Dies bedeutet zwangsläufig eine Erhöhung auch hinsichtlich des Fluglärms und der weiteren Belastungen (insbesondere der Luftverschmutzung).

Die Gutachter von Intraplan bleiben auch eine Erklärung dafür schuldig, weshalb sie der Auffassung sind, dass dieser „Ausblick“ keine Grundlage für eine differenzierte Planung bzw. für Auswirkungsprognosen sein kann. Möglicherweise lassen sich keine punktgenauen Auswirkungsprognosen erstellen, wie sie diesem gesamten Planfeststellungsverfahren zugrunde liegt. Jedoch lassen sich Szenarien bilden, die je nach Zugrundelegung bestimmter Annahmen zu einer Bandbreite von Auswirkungen kommt. Auch dies bildet eine geeignete Grundlage zur Prüfung, ob eine Ausbau des Frankfurter Flughafens nach den gesetzlichen Bestimmungen möglich sein kann. Auszugehen haben solche Auswirkungsprognosen von der Feststellung, dass es zu einer Steigerung des Luftverkehrsaufkommens kommen wird. Dieses Ergebnis präsentiert dieses Gutachten und nur hiervon hat die Planfeststellungsbehörde auszugehen.

Dies wird besonders deutlich, wenn die Gutachter ausführen, dass heute alle relevanten Prognosen davon ausgehen, dass der Luftverkehr auch nach 2020 noch wächst. Dies

wird im Kapitel 2 von G8 (vgl. Tabelle 2-1, S. 53) anschaulich dargelegt. Hierbei haben die Gutachter noch nicht einmal die von ihnen selbst erstellten Prognosen für den Flughafen Zürich und München in das Gutachten eingeführt. Die Gutachter führen dann auf S. 33 des G8 weiter aus, dass bei den gezeigten zurückgehenden Zuwachsraten nach 2020 zu berücksichtigen sei, dass dann der Bevölkerungsrückgang in Deutschland spürbar werde und die Luftverkehrsmobilität möglicherweise leichte Sättigungstendenzen erfahren würde. Offensichtlich sind die Gutachter von ihren eigenen Ausführungen jedoch nicht besonders überzeugt, wenn sie den Nachsatz bilden, dass solche Tendenzen derzeit noch nicht absehbar seien. Dies kann doch nur bedeuten, dass die Gutachter selbst davon ausgehen, dass es durchaus im Bereich des Möglichen ist, dass auch nach 2020 ein weiteres Wachstum auch mit höheren Zuwachsraten möglich ist, als dies von ihnen im Ausblick dargestellt wurde. Aus diesem Grund wäre es redlich gewesen, hier auch wieder eine Bandbreite von Szenarien zu bilden, die zwar alle von einem Wachstum ausgehen, jedoch mit unterschiedlichen Wachstumsraten.

Die hier von den eigenen Gutachtern der Vorhabensträgerin getroffene Feststellung, dass es zu einem Wachstum auch auf dem Frankfurter Flughafen kommt, der nach Einschätzung der Gutachter im Jahr 2025 745.000 Flugbewegungen mit sich bringen kann, hat weitreichende Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren. Es stellt sich für das Planfeststellungsverfahren die grundsätzliche Frage, ob die von der Vorhabensträgerin verfolgten Planungsziele mit dem Bau der Landebahn Nord-West überhaupt erreicht werden können. Da jetzt schon feststeht, dass auch der Koordinierungseckwert von 126 nicht mehr den Bedarf im Jahr 2025 abdecken werden kann, ist die Planung ganz grundsätzlich zu hinterfragen. Der Ausblick auf 2025 wirft weiterhin die Frage auf, ob die Alternativenprüfung nochmals im Hinblick auf neu ermittelten Bedarf hin überprüft werden muss (vgl. hierzu Kapitel zur Alternativenprüfung).

Welche Auswirkungen diese Feststellung der Gutachter im Hinblick auf die Änderung des Landesentwicklungsplanes und der dort zugrundegelegten Planungsannahmen haben wird, muss einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden.

Rechtlich muss herausgearbeitet werden, was der von den Gutachtern hervorgehobene Unterschied zwischen einer „Prognose“ und einem „Ausblick“ in Bezug auf dieses Planfeststellungsverfahren bedeutet. Nach einer ersten Einschätzung erscheint diese Unterscheidung konstruiert zu sein. In beiden Fällen handelt es sich um Prognosen, die allerdings auf unterschiedliche Methoden und Daten zurückzuführen sind. Auch die in Kapitel 2 aufgeführten Gutachten der verschiedenen Institutionen werden von den Gutachtern selbst als „aktuelle Luftverkehrsprognosen“ (vgl. Ziff. 2.4, S. 53, G8) bezeichnet. Auch in der dann folgenden Tabelle 2-1 wird von „Prognosen“ gesprochen. Prognosen werden mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen durchgeführt. Dies bedeutet jedoch letztlich, dass es sich ebenfalls um Prognosen handelt, die für die Begründung des Bedarfs für den Ausbau eines Flughafenstandortes bzw. den Auswirkungsbetrachtungen eines solchen Infrastrukturprojektes auch zugrunde gelegt werden müssen. Die Gutachter bleiben eine Erklärung dafür schuldig, weshalb

Prognosen, die nicht auf ihnen aufgestellten Prognoseannahmen beruhen, nicht auch zu Auswirkungsprognosen herangezogen werden können. Durch die ZRM wurde eine Simulation vorgelegt, in der bis zu 890.000 Flugbewegungen auf dem neuen Bahnsystem generiert werden konnten. Dies widerlegt die Behauptung der Gutachter, dass ein solcher Ausblick, wie er von Intraplan vorgenommen worden ist, nicht Grundlage für geeignete Auswirkungsprognosen sein kann.



## 2. Planbare technische Kapazität

Für die Auswirkungsberechnungen muss daher die technisch planbare Kapazität zugrunde gelegt werden. Aus G8 geht hervor, dass im Jahr 2025 mindestens mit 745.000 Flugbewegungen zu rechnen ist. Das Ansteigen des Luftverkehrs geht nach allen bekannten Prognosen auch nach diesem Zeitpunkt weiter. Es ist derzeit gängige Rechtsprechung, dass die Lärmauswirkungen von Infrastrukturprojekten anhand des prognostizierten Bedarfs bis zu einem gewissen Prognosehorizont vorgenommen werden. Die Ermittlung der Umweltauswirkungen anhand der technischen Kapazität wurde bislang mit dem Argument abgelehnt, dass die Entwicklung über einen gewissen Zeitraum hin nicht prognostizierbar ist. Das BVerwG urteilt insoweit:

**"Der Schutz von Lärmimmissionen hat sich nicht an bloß theoretisch denkbaren Beeinträchtigungen auszurichten. Die maximale technische Kapazität gibt keine unmittelbaren Aufschlüsse über die eigentliche Quelle etwaiger Lärmprobleme. Abzustellen ist vielmehr auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, das in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist." (Rdnr. 359, 4 A 1073/04)**

Bei der mit der geplanten Landebahn möglichen Kapazität, die für den Frankfurter Flughafen konkret simuliert wurde (ZRM, Simulation wurde im EÖT präsentiert), handelt es sich nicht mehr nur um eine "bloß theoretisch denkbare Beeinträchtigung", sondern es wurden konkrete flugbetriebliche Szenarien unterstellt. Technisch planbar sind nach diesem Gutachten ca. 890.000 Flugbewegungen. Diese Simulation gibt unmittelbare Aufschlüsse über die eigentlichen Quellen etwaiger Lärm- und Luftschadstoffprobleme, da der Simulation ebenso ein fiktiver Flugplan (mit entsprechenden Bahnbelegungen, Flugzeugtypen, etc.) unterstellt wurden, wie dies von der Vorhabensträgerin im Planungsfall simuliert worden ist.

Die Rechtsprechung spricht von einem "tatsächlichen" Verkehrsaufkommen in einem überschaubaren Zeitraum. Bei Prognosen kann im eigentlichen Sinne nicht von einem „tatsächlichen“ Verkehrsaufkommen gesprochen werden, da keiner vorhersehen kann, was „tatsächlich“ in 15, 20 oder 30 Jahren passiert. Allerdings kann mittlerweile bezüglich Luftverkehrsprognosen davon ausgegangen werden, dass „überschaubar“ ein Zeitraum bis weit nach 2030 ist. Denn bisher gehen alle Prognosen von einem Zuwachs in den nächsten Jahrzehnten aus. Lediglich bei den Prozentzahlen, wie stark die Steigerung ausfällt, gibt es die Unwägbarkeiten.

### 2.1 Koordinierungseckwert lässt mehr Flugbewegungen zu

Bei dem zugrunde gelegten Koordinierungseckwert lassen sich mit dem geplanten Bahnsystem weit mehr Flugbewegungen im Jahr abwickeln, als dies von der Antragstellerin angegeben wird. Der neue Koordinierungseckwert wird mit 126 angegeben (B11, Kap 3). In Tabelle 3-3, S. 26 (B11, Kap.3) werden nunmehr geänderte Eckwerte für die betrachteten Fälle angegeben. Nach einer gutachterlichen Stellungnahme von Herrn Faulenbach da Costa, welche anlässlich der Rede des

Stadtrates Weiß, Offenbach im Hessischen Landtag am 16.03.2007 dem Landtag überreicht worden ist, kann aus dieser Tabelle errechnet werden, dass zum einen nach diesen Eckwerten bei den Auswirkungsprognosen nicht etwa von 701.000 Flugbewegungen hätte ausgegangen werden dürfen, sondern mindestens von 739.148 Flugbewegungen (siehe dort Fall 3) und zum anderen, dass anhand dieser Eckwerte ein jährliches Flugbewegungsaufkommen von 877.695 planbar ist (siehe dort Fall 5).

Abb. 1 Auszug aus dem Gutachten B11.3 der Antragsunterlagen der Fraport AG, 03.08.2006.

Tab. 3-3: Eckwerte für die betrachteten Fälle

Fall	Starts	Landungen	Bewegungen
<b>60 Min. Eckwert</b>			
Ist-Situation (2005)	46	43	82
Planungsfall	72	72	126
Prognosenullfall	50	47	86
<b>10 Min. Eckwert</b>			
Ist-Situation	9	9	15
Planungsfall	16	16	27
Prognosenullfall	10	10	16

In der Tab. 3-3 des Antragsgutachtens B11.3 wird eine Relation zwischen 10-Minuten-Wert und Koordinationseckwert hergestellt (siehe Abb. 1). Dabei zeigt eine niedrige Relation (18,3%) eine weitgehende Gleichverteilung (Hochplateau) der Tagesganglinie (An- und Abflüge) auf, wie dies derzeit am Flughafen Frankfurt Main der Fall ist. Eine höhere Relation, wie für den Planungsfall (21,4%) weist darauf hin, dass in der Tagesganglinie noch „Luft“ für weitere planbare Flüge vorhanden ist und das „Hochplateau“ noch nicht erreicht wurde. Aber erst das „Hochplateau“ weist auf die Annäherung an die planbare technische Kapazität hin. Die Erhöhung der Relation auf 18,6% im Planungsnullfall (gegenüber der IST-Situation) weist auf einen veränderten Flugzeugmix hin.

Da der Flugzeugmix des Planungsnullfalls und der des Planfalls identisch - laut Antragsunterlagen der Fraport AG - sind, kann auch für den Planfall, zur Ermittlung der planbaren technischen Kapazität, die Relation von 18,6% angenommen werden; sie berücksichtigt den zukünftigen Flugzeugmix.

Für die Ist-Situation (2005) wird bei dem heutigen Flugzeugmix eine Relation von 15 Fbw pro 10 Minuten zu 82 koordinierten stündlichen Flugbewegungen erreicht (18,3%).

Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen<sup>2</sup>, 350 Betriebstagen<sup>3</sup>, einer Ungleichverteilung des jährlichen Flugbewegungsaufkommens zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 498.908 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Fall 1, Tab. 1).

Für den Prognosenullfall wird in der vorstehenden Abb. 1 (Tab 3-3 des Gutachtens B11.3) mit dem künftigen Flugzeugmix (höherer Anteil schwerer Flugzeuge) eine Relation von 16 Fbw pro 10 Minuten zu 86 koordinierten stündlichen Flugbewegungen erreicht (18,6%). Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen, 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1), einer Ungleichverteilung des jährlichen Flugbewegungsaufkommens (Zeile 11, Tab. 1) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 520.748 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Fall 2, Tab. 1.).

Für den Planungsfall wird in der vorstehenden Abb. 1 (Tab 3-3 des Gutachtens B11.3) mit dem künftigen Flugzeugmix (höherer Anteil schwerer Flugzeuge) eine Relation von 27 Fbw pro 10 Minuten zu 126 koordinierten stündlichen Flugbewegungen angegeben (21,4%). Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen, 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1), einer Ungleichverteilung des jährlichen Flugbewegungsaufkommens (Zeile 11, Tab. 1) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 739.148 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Fall 3, Tab. 1).

Der Fall 3 weist damit auch nach Auffassung der Fraport AG nach, dass mit dem beantragten Pistensystem mindestens 739.149 jährliche Flugbewegungen als planbare technische Kapazität abgewickelt werden können. Die hohe Relation von 21,4% (Zeile 3, Fall 4, Tab. 1) weist allerdings auf deutliche Kapazitätsreserven hin!

Wird unterstellt, dass im Planungsfall (Fall 4) die gleiche Relation, 10-Minutenwert zum Koordinationseckwert (18,6%), bei gleichem Flugzeugmix wie im Prognosenullfall, erreichbar ist, errechnet sich daraus ein planbarer Koordinationseckwert von 145 stündlichen Flugbewegungen (Zeile 1, Tab 1). Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen und 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1) und einer Ungleichverteilung des jährlichen Flugbewegungsaufkommens (Zeile 11, Tab. 1) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 861.315 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Fall 4, Tab. 1).

---

<sup>2</sup> Entspricht dem derzeit durchschnittlich nächtlichen Bewegungsaufkommen.

<sup>3</sup> Unter Berücksichtigung von schlechtem Wetter (Sturm, Eis, Schnee, etc.) und CAT III-Bedingungen stellen 350 Betriebstage eine reale Berechnungsgrundlage dar. Damit wird eine Betriebssicherheit des Flughafens Frankfurt (FRA) von 95,9% für die Kapazitätsberechnungen angenommen. Tatsächlich dürfte diese Betriebssicherheit in FRA über 99% liegen (ICAO Annex 14 fordert mindestens 95%). Bei den Auswirkungsbetrachtungen werden aber nur 701.000 jährliche Flugbewegungen berücksichtigt.

Wird angenommen, dass sich der Flugzeugmix gegenüber der Ist-Situation 2005 nicht ändern wird, können mit einer Relation von 18,3% (Fall 5) folgende Bewegungszahlen erreicht werden: planbarer Koordinationseckwert 148 stündliche Flugbewegungen (Zeile 1, Fall 5, Tab1), zuzüglich 204 nächtliche Flugbewegungen in 2020 (diese nächtliche Flugbewegungszahlen lassen sich aus den beantragten Ausnahmegenehmigungen des Nachtflugverbots der Antragsunterlagen der Fraport AG ermitteln) und ebenfalls 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1) und einer Ungleichverteilung des jährlichen Flugbewegungsaufkommens (Zeile 11, Tab. 1) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, können daraus – mit dem heutigen Flugzeugmix – 877.695 jährliche Flugbewegungen errechnet werden (Fall 5, Tab. 1).

Tab. 1 Nachweis möglicher Flugbewegungen (Fbw) am Flughafen Frankfurt Main, bei einer Betriebssicherheit von 95,9%

Betriebssicherheit 95,9%							
Nr.	Kapazitätsnachweis Flughafen FRA gem. Gutachten B11.3	Einheit	IST-Situation jetziger Flz-Mix Fall 1	Prognosenullfall zukünftiger Flz-Mix Fall 2	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 3	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 4	Planungsfall jetziger Flz-Mix Fall 5
1	Koordinationsseckwert	Fbw/h	82	86	126	145	148
2	10-Minutenwert Fbw	Fbw	15	16	27	27	27
3	Rel. Anteil 10-Minutenwert	%	18,3%	18,6%	21,4%	18,6%	18,3%
4	Betriebsstunden	h	16	16	16	16	16
5	Nachtflugbewegungen (22-6 Uhr)	Fbw	150	150	150	204	204
6	Mögliche Fbw pro Tag	Fbw	1.462	1.526	2.166	2.527	2.565
7	Betriebstage (Betriebssicherheit)	Tage	350	350	350	350	350
8	Jährliche Fbw am Tag	Fbw	459.200	481.600	705.600	812.000	828.800
9	Jährliche Fbw in der Nacht	Fbw	52.500	52.500	52.500	71.400	71.400
10	Gesamt Fbw bei Gleichverteilung	Fbw	511.700	534.100	758.100	883.400	900.200
11	Berücksichtigung Jahresverteilung	%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
	<b>Planbare Fbw pro Jahr</b>	<b>Fbw</b>	<b>498.908</b>	<b>520.748</b>	<b>739.148</b>	<b>861.315</b>	<b>877.695</b>

Bei der in Frankfurt vorhandenen Betriebssicherheit von 99% (beinhaltet CAT III Anflugregeln) können in den einzelnen Szenarien, bei Berücksichtigung der Ungleichverteilung, folgende planbare Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden (siehe Tabelle 2, Fall 6 bis 10). Außer bei der Betriebssicherheit (Zeile 7, Tab 2), wurden die Berechnungsgrößen in Tab. 2 gegenüber Tab 1 nicht verändert.

Tab. 2 Nachweis möglicher Flugbewegungen (Fbw) am Flughafen Frankfurt Main, bei einer Betriebssicherheit von 98,9%

Betriebssicherheit 98,9%							
Nr.	Kapazitätsnachweis Flughafen FRA gem. Gutachten B11.3	Einheit	IST-Situation jetziger Flz-Mix Fall 6	Prognosenullfall zukünftiger Flz-Mix Fall 7	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 8	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 9	Planungsfall jetziger Flz-Mix Fall 10
1	Koordinationsseckwert	Fbw/h	82	86	126	145	148
2	10-Minutenwert Fbw	Fbw	15	16	27	27	27
3	Rel. Anteil 10-Minutenwert	%	18,3%	18,6%	21,4%	18,6%	18,3%
4	Betriebsstunden	h	16	16	16	16	16
5	Nachtflugbewegungen (22-6 Uhr)	Fbw	150	150	150	204	204
6	Mögliche Fbw pro Tag	Fbw	1.462	1.526	2.166	2.527	2.565
7	Betriebstage (Betriebssicherheit)	Tage	361	361	361	361	361
8	Jährliche Fbw am Tag	Fbw	473.632	496.736	727.776	837.520	854.848
9	Jährliche Fbw in der Nacht	Fbw	54.150	54.150	54.150	73.644	73.644
10	Gesamt Fbw bei Gleichverteilung	Fbw	527.782	550.886	781.926	911.164	928.492
11	Berücksichtigung Jahresverteilung	%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
	<b>Planbare Fbw pro Jahr</b>	<b>Fbw</b>	<b>514.587</b>	<b>537.114</b>	<b>762.378</b>	<b>888.385</b>	<b>905.280</b>

Planbare technische Kapazität in Abhängigkeit von Relation und Betriebssicherheit:

Betriebssicherheit 95,9% Betriebssicherheit 98,9%

Fall 1 und 6 (Ist-Situation 2005), Relation 18,3%

498.908 Fbw/a bis 514.587 Fbw/a

Fall 2 und 7 (Planungsnullfall), Relation 18,6%

520.748 Fbw/a bis 537.114 Fbw/a

Fall 3 und 8 (Planfall), Relation 21,6%	739.148 Fbw/a bis 762.378 Fbw/a
Fall 4 und 9 (Planfall), Relation 18,6%	861.315 Fbw/a bis 888.395 Fbw/a
Fall 5 und 10 (Planfall), Relation 18,3%	877.696 Fbw/a bis 905.280 Fbw/a

Aus den beiden Tabellen kann entnommen werden, dass unter Berücksichtigung der von Fraport AG im Planfeststellungsantrag gelieferten Zahlen und Nachweisen, eine planbare technische Kapazität von rund 900.000 jährlichen Flugbewegungen, mit den zur Planfeststellung beantragten Ausbaumaßnahmen am Flughafen Frankfurt Main möglich ist. Damit bestätigt sich, dass die von der ZRM vorgelegte Simulation, die eine planbare Kapazität von 900.000 Flugbewegungen für möglich generiert hat, als realistisches Abbild für die Auswirkungsprognosen herangezogen werden muss.

## 2.2 Ableitung des Koordinierungseckwertes unklar

Die Vorhabensträgerin hat den Kapazitätseckwert von 126 FB/Std. nicht nachgewiesen. Ausweislich ihrer eigenen Berechnungen ergibt sich aus der Luftverkehrsprognose nur ein Kapazitätseckwert von 124 FB/Std.. Sie folgert daraus, dass ein Stundeneckwert von 125 FB/Std. angestrebt werden sollte.

„Die notwendige Kapazität, d.h. die erforderliche Stundenleistungsfähigkeit des Start- und Landebahnsystems sollte deshalb mindestens bei etwa 125 Bewegungen liegen.“

G8, S. 184 (Hervorhebung gegenüber dem Original verändert)

Gegenüber dem FAA-Gutachten, das zur Variantenbestimmung und damit letztlich zur Auswahl der Varianten NW, NE und S, führte, haben sich auch die Annahmen zum Anteil der Flugzeugklassen (Heavy, Medium, Light) für das Zieljahr der Prognose kaum verändert. FAA bestimmte den Kapazitätseckwert 199 auf 120 FB/Std. Nun soll bei nahezu unveränderten Randbedingungen aber ein Eckwert von 126 FB/Std. möglich sein. Damit wird das FAA-Gutachten und damit die prinzipielle Variantenauswahl zur Farce.

Flugzeugklassen am Frankfurter Flughafen bei unterschiedlichen Prognoseannahmen

	FAA für aktuell (1999)	FAA für 2015	2006 P-Nullfall 2020	2006 P-Fall 2020
Heavy	26,0 %	37,0 %	34,0 %	36,0 %
Medium	73,0 %	62,0 %	64,8 %	63,0 %
Light	01,0 %	01,0 %	01,2 %	1,0 %

## Kapazitätseckwert für unterschiedliche Prognoseannahmen

	FAA für damals aktuellen Flottmix (1999)	FAA für 2015	2006 P-Nullfall 2020	2006 P-Fall 2020
NW und NE	139	120	86	126
Variante 10	139	120	?	?

Zugleich machen die Planfeststellungsunterlagen deutlich, dass das 4-Minuten-Kriterium, das entscheidende Bedeutung für die erreichbare Kapazität hat, vom Vorhabensträger nicht hergeleitet, sondern gesetzt wurde<sup>4</sup>. Eine solche Setzung des Vorhabensträgers kann gewichtige öffentliche und private Interessen aus sich heraus nicht verdrängen.

Die Ableitung des Koordinationseckwertes von 126 FB/Std. aus der Luftverkehrsprognose ist nicht schlüssig. Die von Intraplan eingeführte Formel verschleiert, dass es keine rechnerisch objektive Herleitung des Kapazitätseckwertes aus der prognostizierten Anzahl an Flugbewegungen gibt. Ein solcher mathematisch zwingender Zusammenhang wird nur suggeriert. Tatsächlich geht es in der gesamten Diskussion nur

- a) *um die gewünschte/mögliche Auslastung im Flughafenbetrieb und*
- b) *um die mögliche/wahrscheinliche/zumutbare absolute Zahl an Flugbewegungen zu Spitzenzeiten.*

Beide Werte können prognostiziert aber auch postuliert werden. Das sollte klar herausgestellt werden, und könnte zu einer Objektivierung der Diskussion beitragen. Die Vorhabensträgerin hat die Zahl der Flugbewegungen prognostizieren lassen. Die Flugbewegungen in der Spitzenstunde werden jedoch gesetzt. Der Kapazitätseckwert ändert sich unmittelbar mit dem eingesetzten Wert

Vereinfacht man die von Intraplan eingesetzte Formel, dann wird der Zusammenhang aus der mathematischen Formel ablesbar. Die von *Intraplan* verwendete Formel für  $K_{SL}$  lässt sich rein auf die beiden Parameter 'Flugbewegungen in der Spitzenstunde'  $Bew_{hmax}$  und Überschreitungskoeffizient  $\ddot{U}$  zurückführen. Die Einführung der jährlichen Flugbewegungen  $Bew_j$  in die genannte Formel verschleiert diesen Zusammenhang, denn mit der extra eingeführten Größe 'Anteil der typischen Spitzenstunde an den Jahresflugbewegungen', die gemäß

$$\begin{aligned}
 S_{tBew} &= Bew_{hmax} / Bew_j \text{ über } Bew_{hmax} \text{ definiert ist, gilt laut } Intraplan: \\
 K_{SL} &= Bew_j * S_{tBew} / \ddot{U} \\
 &= Bew_j * (Bew_{hmax} / Bew_j) / \ddot{U} \\
 &= Bew_{hmax} / \ddot{U}.
 \end{aligned}$$

<sup>4</sup> G18 PNF und G18 (PF), S. 26

Die zwei Parameter  $\ddot{U}$  und  $Bew_{hmax}$  sind prinzipiell voneinander unabhängig zu betrachten, damit erübrigt sich aber jede Spekulation über den Zusammenhang von  $\ddot{U}$  mit anderen Parametern. Ein niedriges  $\ddot{U}$  (wobei  $\ddot{U}$  immer größer oder gleich eins ist) bedeutet, dass der Flughafen ständig am Rande seiner Kapazität gefahren wird. Die Prognose von  $Bew_{hmax}$  betrifft dagegen die absolute Zahl von Flugbewegungen. Natürlich ist es im Sinne des Flughafenbetreibers, wenn  $Bew_{hmax}$  größtmöglich,  $\ddot{U}$  dagegen möglichst niedrig angesetzt wird. Die Bestimmung des Stundeneckwertes ist einzig davon abhängig, welche Werte für „ $Bew_{hmax}$ “ und „ $\ddot{U}$ “ eingesetzt bzw. toleriert werden. Ausschließlich diese Setzungen bestimmen über die weitreichenden Konsequenzen für das Umland. Es sind aber die möglichen Fehler in den Prognosen bzw. in den Annahmen sowohl von „ $\ddot{U}$ “ als auch von „ $Bew_{hmax}$ “, die sich bei der Berechnung von  $K_{SL}$  verstärken, aber auch aufheben können.

Die Vorhabensträgerin hat in der Offenlage 2005 zur Bestimmung des Überschreitungskoeffizienten ausgeführt, dass sich der Überschreitungskoeffizient „ $\ddot{U}$ “ aus der Division der typischen Spitzenstunde durch den Kapazitätseckwert:<sup>5</sup>

$$\ddot{U} = \text{typische Spitzenstunde} : K_{SL}$$

Für das Jahr 2000 gibt Intraplan den Überschreitungskoeffizient „ $\ddot{U}$ “ mit

$$\ddot{U} = 91 : 78 = 1,17$$

an. Dabei entspricht der Wert von 91 der Zahl der Flugbewegungen in der „typischen Spitzenstunde“<sup>6</sup> und der Wert von 78 dem in 2000 gültigen Koordinationseckwert.

In der Offenlage 2007 wird das Basisjahr geändert. Nun ist das Jahr 2004 der Maßstab und in dem ein Überschreitungskoeffizient von

$$\ddot{U} = 81 : 92 = 1,14.$$

Ganz unabhängig von den tatsächlich im Flugbetrieb erreichten Werten postuliert Intraplan, dass ein Überschreitungskoeffizient von 1,1 die zutreffende Zielgröße ist. Intraplan leitet diesen Wert aus einer willkürlich zusammengestellten Tabelle ab. Während in dieser Tabelle in der Offenlage 2005 noch die Situation an 12 verschiedenen Flughäfen betrachtet wird<sup>7</sup>, werden zur Offenlage 14 Situation betrachte. Hinzugekommen sind die Wert 2004 für München und Frankfurt. Der Überschreitungskoeffizient wird von Intraplan als Mittelwert aus den für diese Tabelle ausgewählten Flughäfen bestimmt.

$$\text{Offenlage 2005 - } \ddot{U} \text{ errechnet} = 1,09$$

$$\text{Offenlage 2007 - } \ddot{U} \text{ errechnet} = 1,11$$

<sup>5</sup> (vgl. Offenlage CG8, S. 205, Tab. 6-9, Spalte „2“).

<sup>6</sup> Die typischen Spitzenstunde ist nach der Definition diejenige Betriebsstunde im Laufe eines Jahres, in der die 30-höchste Zahl der Flugbewegungen pro Stunde erreicht wurde

<sup>7</sup> Offenlage 2005 G8, Tab. 6-9 und Offenlage 2007 G8, G8, Tab 7-9, S. 183

Die Vorgehensweise wirft gleich mehrere, gravierende Fragen auf. Es wird nicht erläutert,

- warum gerade die genannten 12 europäischen Flughäfen für Berechnung herangezogen wurden,
- warum für die Bezugsjahre nicht insgesamt aktualisiert wurden (sieben Werte stammen aus 2000, fünf stammen aus 2001; zwei stammen aus 2004)
- warum – nur - zwei Flughäfen doppelt in die Tabelle eingingen
- welchen Einfluss die Wahl anderer Bezugsjahre bzw. einheitlicher Bezugsjahre hätte.

Nicht akzeptabel ist die Einbeziehung von Flughäfen, die unterhalb ihres Kapazitätseckwertes operieren und damit ganz offensichtlich nicht einmal in ihren größten Nachfragestunden ausgelastet sind.

Gegen die Ermittlung des Überschreitungskoeffizienten aus dem Mittelwert der Überschreitungskoeffizienten verschiedener Flughäfen muss eingewendet werden, dass der jeweilige Überschreitungskoeffizient sich unmittelbar aus der örtlichen Situation eines Flughafens ergibt. Eine Mittelwertbildung dürfte damit nicht zulässig ist. Vielmehr muss gefordert werden, dass die maximale typische Spitzenstunde errechnet bzw. geschätzt wird.

Es ist nicht erkennbar, warum am Frankfurter Flughafen in 2020 nicht erneut der Überschreitungskoeffizient 1,17 aus dem Jahr 2000 oder sogar ein höherer Wert – die Landebahnen können nach dem Ausbau immerhin unabhängig betrieben werden - nicht wieder erreicht werden kann. In diesem Fall ergibt sich laut Intraplan für 2015 der Bedarf für einen Kapazitätseckwert von max. 116 FB/Std. und für 2020 ein Eckwert von 120 FB/Std.:

**„Würde man auch für 2020 eine Überbelegung der planbaren Kapazität in der typischen Spitzenstunde um 14 % ansetzen, so wie in 2004 beobachtet wurde, ließe sich für den in Tab 7-8 errechneten Wert von 137 Bewegungen/h in der typischen Spitzenstunde rechnerisch eine Stundenleistungsfähigkeit von 120 Bewegungen/h ableiten“**

Offenlage 2007 CG8, S. 182 letzter Absatz

Wie grotesk die Zusammenhänge sich darstellen, geht auch aus der Gegenrechnung für den Planungsnullfall 2020 für die Offenlage 2007 hervor. Für diesen wurde eine typische Spitzenstunde von 99 FB/Std. angegeben. Bei einem Koordinationseckwert von 86 FB/Std. ergäbe sich ein Überschreitungskoeffizient von  $\ddot{U} = 1,15$ . Anders ausgedrückt: Gegenüber der Situation der letzten Jahre würde ein Koordinationseckwert von 86 FB/Std. entweder zu einer Entspannung des Kapazitätsproblems der letzten Jahre bewirken oder es würde in Planungsnullfall eine höhere Überschreitung der Flugbewegungen in der Spitzenstunde auftreten, was auf eine mögliche höhere



Kapazität als 520.000 FB/a hinweist .

## **B. Fehlerhaften Planungsnullfall zugrundegelegt**

### **1. Bestimmung der „Grenzkapazität“ – Planungsnullfall fehlerhaft**

Die Auswirkungsprognosen im Hinblick auf den Planungsnullfall 2020 basieren auf einer Setzung der Flugbewegungszahl durch die Antragstellerin<sup>8</sup>. Für die Ermittlung und Darstellung der Auswirkungen im Planungsnullfall hätte jedoch eine Luftverkehrsprognose erstellt werden müssen, aus der letztendlich die Belastung im Jahr 2020 ohne Ausbau des Flughafens abzuleiten gewesen wäre. Der Planungsnullfall wurde nicht prognostiziert, sondern von der Antragstellerin vorgegeben. Deshalb ist nach wie vor unklar, welche planbare technische Kapazität auf dem vorhandenen Bahnsystem abwickelbar ist.<sup>9</sup> Dies können sowohl mehr Flugbewegungen sein, als auch weniger. Eine konkrete Simulation liegt dieser Setzung von 520.000 Flugbewegungen nicht zugrunde. Obwohl sich der Faktor geändert hat und nunmehr im Planungsnullfall 520.000 Flugbewegungen bestimmt werden, verbleibt die Vorhabensträgerin bei der Aussage, dass im Planungsnullfall der Frankfurter Flughafen „im Grenzbereich“ seiner Kapazität operiert (Kap. 3.1.3, S. 16 im neuen B 1). Die Planfeststellungsbehörde muss sich die Frage stellen, wie groß der Grenzbereich mittlerweile ist. Denn bereits seit einigen Jahren wird von einem Kapazitätsengpass am Frankfurter Flughafen gesprochen. Der von der Vorhabensträgerin angeführte „Grenzbereich“ liegt offenbar derzeit zwischen 450.000 Flugbewegungen und 520.000 Flugbewegungen. Noch im Erörterungstermin wurde behauptet, dass auf keinen Fall mehr als 500.000 Flugbewegungen möglich sind. Obwohl bereits im „alten“ B11, Kap. 3 von einem Koordinierungseckwert von bis zu 86 ausgegangen worden ist (vgl. dort. S. 23), wurden zum damaligen Zeitpunkt lediglich 499.000 Jahresbewegungen als Planungsnullfall vorgegeben. Die Antragstellerin hat sich damit selbst widerlegt.

Obwohl die Vorhabensträgerin permanent verlautbart, dass Kapazitätsengpässe bestehen würden, spricht die DFS sogar davon, dass 500.000 Flugbewegungen mit sehr guter Qualität abgewickelt werden können (Schreiben der DFS an Fraport vom 24.05.2006). Weiterhin bestätigt die DFS, die von der Vorhabensträgerin vorgegebene Flugbewegungszahl im Planungsnullfall. Allerdings unter mehreren Bedingungen. Eine Voraussetzung für die Abschätzung der Kapazitätspotenziale ist, dass die bislang für den A380 geltenden Staffelungswerte, dieser Abschätzung nicht zugrunde gelegt worden sind. In dem Schreiben vom 24.05.2006 der DFS an die Fraport wird ausgeführt:

**„Mit dem State Letter der ICAO vom 10. November 2005 wurden interimistische Staffelungswerte für den Airbus A380 vorgegeben. Für die Potenzialabschätzung wurden diese Werte außer Acht gelassen, da diese vorläufig sind. Sollten diese Staffelungswerte Bestand haben, ist je nach Verkehrsanteil des A380 mit erheblichen Qualitäts- bzw. Kapazitätseinbußen zu rechnen.“**

---

<sup>8</sup> vgl. hierzu: G8, S. 134

<sup>9</sup> vgl. hierzu: RegioConsult, April 2007, S. 10.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht eindeutig erkennbar, welche Staffelungsabstände bei den Starts für den Flugzeugtyp A380 zugrunde gelegt werden. Dies gilt insbesondere für die Begutachtung in G18 „Flugbetriebliche Gesamtfunktionalität, Prognosenullfall 2020. Es wird **beantragt**, aufzuklären, welche Staffelungsabstände den Planungsgrundlagen (DES, Flugplan im Planungsnullfall, etc.) zugrunde gelegt worden sind.

Aufgrund des Schreibens der DFS ist jedoch davon auszugehen, dass dem Planungsnullfall die Staffelungswerte zugrunde gelegt worden sind, die nach den derzeitigen luftverkehrsrechtlichen Regularien nicht angewandt werden dürfen. Nach der 6. Konferenz der regionalen Beratergruppe für Luftraumsicherheitsüberwachung der ICAO, die vom 06.-10. November 2006 stattgefunden hat, werden von der ICAO jedoch weiterhin die größeren Sicherheitsabstände gefordert (ICAO, 6/11/06). In der Orientierungshilfe für Aspekte der Wirbelschleppeneinflüge beim A380-800 wird ausgeführt, dass die Wirbel, die der A380-800 erzeugt, beträchtlicher sind als die der anderen Flugzeuge in der HEAVY-Wirbelschleppen-Kategorie. Die Orientierungshilfe empfiehlt daher eine Erhöhung in Bezug auf die Wirbelschleppen-Staffelungsminima wie in der PANS-ATM veröffentlicht. Damit werde beabsichtigt, sicherzustellen, dass ein in der Nähe des A380-800 in Betrieb befindliches Flugzeug nicht in größerem Ausmaß mit dem Wirbelschleppeneinflug in Berührung komme wie bei einem anderen in der HEAVY-Wirbelschleppen-Kategorie. Die Staaten werden dringend aufgefordert, diese Orientierungshilfe in Erwartung einer Ergänzung des PANS-ATM umzusetzen.

## **2. Rechtlich ungeklärte Bestandssituation**

Die Auswirkungsprognosen gehen von einem fehlerhaft ermittelten IST- und Planungsnullfall aus. Denn die Antragstellerin unterstellt fehlerhaft, dass alle Umweltauswirkungen, die im IST-Zustand vorhanden sind und für den Planungsnullfall zu erwarten sind, für die Planfeststellung keine Rolle spielen. Dem kann rechtlich nicht gefolgt werden. Gem. § 3 e UVPG müssen alle Umweltauswirkungen in die Prüfung einbezogen werden, die über den derzeitigen fachplanerischen „Gestattungszustand“ hinausgehen.

Die Genehmigungslage am Frankfurter Flughafen ist gekennzeichnet durch eine nicht mehr überschaubare Anzahl von Einzelgenehmigungen für Hochbauten, Flugbetriebsflächen, Wartungshallen, etc. In der Regel werden neue Hochbauten oder Änderungen an Hochbauten durch baurechtliche Genehmigungen i.S.v. § 34 BauGB erteilt, ohne diese dem Fachplanungsrecht des LuftVG zu unterstellen. Nach wie vor wird davon ausgegangen, dass es sich bauplanungsrechtlich um einen nicht beplanten Innenbereich handelt.

Für den in diesem luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren relevanten IST-Zustand und damit letztendlich für die Bestimmung des Planungsnullfalles kann nicht die reale Nutzungssituation ausschlaggebend sein. Vielmehr hätte von der Antragstellerin aufgearbeitet werden müssen, welche Nutzungen dem luftverkehrsrechtlichen Regime unterliegen. Nur diese sind für die Betrachtung dessen, was sich fachplanungsrechtlich im Sinne des § 8 Abs. 1 LuftVG ändert, von Bedeutung. Das Bundesverwaltungsgericht

hat in der CCT-Entscheidung (Urteil vom 07.12.2006, 4 C 16.04, Rdnr. 30ff.) darauf hingewiesen, dass die Frage der „Wesentlichkeit“ strikt von der Frage zu trennen ist, ob tatbestandlich eine Änderung bzw. eine Erweiterung vorliege. Dies haben die zuständigen Behörden – einvernehmlich mit der Vorhabensträgerin – verkannt. Für jede Veränderung am Frankfurter Flughafen hätte geprüft werden müssen, ob das Vorhaben vom Regelungsgehalt einer bestandskräftigen früheren Zulassungsentscheidung nicht mehr gedeckt ist. Nur das, was bereits zugelassen ist, bedarf keiner neuen luftverkehrsrechtlichen Zulassung. Bezugspunkt und Maßstab für das Vorliegen einer Änderung ist der „bisherige Gestattungszustand“, so das Bundesverwaltungsgericht. Nicht nur für die CCT-Werft, sondern auch für alle anderen baulichen und betrieblichen Maßnahmen beurteilt sich die Frage, ob eine Änderung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main vorliegt, nach dem Inhalt der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung der Fraport AG vom 23.08.1966 und dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens vom 23. März 1971.

Für die CCT-Werft hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass eine Änderung schon deshalb vorliege, weil das Gelände der CCT-Werft die südliche Grenze des Flughafens in erheblichen Umfang überschreitet. Da den Einwendern der damalige Planfeststellungsbeschluss von 1971 nicht in Gänze vorliegt, müsste geprüft werden, welche baulichen Maßnahmen im IST-Zustand über den bestehenden räumlichen Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses hinausreicht bzw. inwieweit durch neuere Planfeststellungsbeschlüsse (A380-Werft) der räumliche Geltungsbereich vergrößert wurde. Nur auf diese Weise lässt sich der fachplanerische IST-Zustand ermitteln. Bislang wurde von einem imaginären IST-Zustand ausgegangen, der jedoch nicht Grundlage für dieses Planfeststellungsverfahren sein kann.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsantrag soll die gesamte Fläche des bestehenden Flughafens zuzüglich einer Erweiterung und zahlreichen Änderungen planfestgestellt werden. Es ist ein „Rundumschlag“, der - sollte der Planfeststellungsbeschluss ergehen - , eine völlig neue luftverkehrliche Gestattung umfassen würde. Der räumliche Geltungsbereich würde sich von dem des 1971 genehmigten Zustandes enorm ausdehnen. Unklar bleibt allerdings auch hier, was im Falle eines Planfeststellungsbeschlusses der räumliche Geltungsbereich der fachplanerischen Gestattung wäre. Gilt der geplante Flughafenzaun im Sinne des LuftVG als räumlicher Geltungsbereich? Oder gelten die in manchen Plankarten dargestellten Nutzungen, die sich hiervon unterscheiden?

Insoweit müsste die Antragstellerin erst einmal darlegen, was der geplante räumliche Geltungsbereich des beantragten Vorhabens sein soll.

## **2.1 Keine Fiktionswirkung nach § 71 LuftVG für den Frankfurter Flughafen**

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist nunmehr klaggestellt, dass die Fiktionswirkung des § 71 Abs. 2 Satz 2 LuftVG auf den Frankfurter Flughafen nicht anwendbar ist. Diese Vorschrift schütze nicht diejenigen Flughafenbetreiber, die einen vor dem 31.12.1958 angelegten Flugplatz nach diesem Stichtag ohne ein nach § 8 LuftVG oder § 6 LuftVG erforderliches Verfahren geändert oder erweitert haben (U. v. 07.12.2006, 4 C 16.04, Rdnr. 40).

Aus dieser Rechtsprechung ergibt sich, dass all die Erweiterungen und Änderungen, die nicht im räumlichen Geltungsbereich der bisherigen luftverkehrsrechtlichen Zulassungen enthalten waren, einer erneuten luftverkehrsrechtlichen Zulassung bedürfen, wenn diese dem IST-Zustand oder einem Planungsnullfall zugeordnet werden sollen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil – soweit dies den Einwendern ohne Einsicht in den Planfeststellungsbeschluss 1971 bekannt ist – wesentliche Teile der Betriebsflächen außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des PFB 1971 liegen. Die zahlreichen Veränderungen im Bereich des Flughafengeländes, die unzweifelhaft kapazitätserhöhende Wirkungen hatten, wie z.B. die Neuanlage bzw. Änderungen der Schnellabrollwege, die Vorfeldpositionen, die Erweiterung der Terminaleinrichtungen, den Ausbau des Nordbereichs, die Anlage der Werkstatthallen, die Veränderungen der Vorfeldpositionen im Südbereich, müssen einer rechtlichen Betrachtung unterzogen werden und ggfs. luftverkehrsrechtlich legalisiert werden.

## **2.2 Andere Genehmigungen führen nicht zu einem „fachplanerischen Gestattungszustand“**

Landesplanerische oder sonstige Genehmigungen reichen nicht aus, um den fachplanerischen Gestattungszustand zu ändern. Dies stellt das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit der Genehmigungssituation im Südbereich des Flughafens fest. Weder ein Zielabweichungsverfahren noch die Rodungs- bzw. Umwandlungsgenehmigungen konnten etwas an dem fachplanerischen Status ändern (vgl. BVerwG, Rdnr. 42).

Jedoch können Veränderungen im Bestand auch dann eine Änderung des fachplanerischen Gestattungszustandes bewirken, wenn sie im räumlichen Geltungsbereich der bestehenden Gestattungen liegen. Denn eine nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG beachtliche Änderung eines Flughafens kann vorliegen, weil ein Bauvorhaben hinsichtlich seiner nachteiligen Umweltauswirkungen von dem bisherigen „Gestattungszustand“ nicht mehr erfasst wird (a.a.O. Rdnr. 45).

Die Bestimmung des IST-Zustandes und des Planungsnullfalles bedarf daher einer grundlegenden rechtlichen Aufarbeitung. Die Auswirkungsprognosen basieren i.d.R. auf einen Vergleich zwischen den Planungsnullfall und Planungsfall. Ein solcher Vergleich ist jedoch unzulässig, wenn die rechtliche Bestandssituation ungeklärt ist.

## **2.3 A-Hof-Bebauung (Erweiterung Vorfeld, neue Flugzeugpositionen, Erweiterung Terminal)**

Die Neugestaltung des A-Hofes wird mit den neuen Planfeststellungsunterlagen nicht mehr von dem Antrag auf Planfeststellung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens umfasst. Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 25.10.2006 gem. § 45 LuftVZO angezeigt, dass das Vorfeld A-Hof West sowie die bestehenden Fluggasteinrichtungen (Terminal 1) durch die Errichtung eines neuen Fluggastabfertigungsgebäudes (Flugsteig A0) erweitert werden soll. Mit der Vorfelderweiterung sollen Gebäudepositionen für vier Flugzeuge der Größenkategorie Code F und drei Gebäudepositionen der Kategorie E sowie drei Vorfeldpositionen der Größenkategorie C neu geschaffen werden, drei

bestehende Gebäudepositionen entfallen (vgl. Vorprüfung des Einzelfalls, Schreiben von Hrn. Grösslein vom 30.10.2006). Westlich des bestehenden Terminal 1 soll ein neuer Flugsteig (Flugsteig A0) errichtet werden.

Im Endausbau wird allein in den Hochbau rund eine halbe Milliarde Euro investiert. Im Endausbau können künftig auf einer Gesamtfläche von ca. 160.000 m<sup>2</sup> bis zu sechs Millionen Fluggäste pro Jahr diesen neuen Flugsteig nutzen, der einschließlich des Anschlussbereichs eine Länge von rund 790 m haben wird. Bis zu sieben Langstrecken-Jets oder elf Kurzstrecken-Flugzeuge können am neuen Flugsteig A0 gleichzeitig bedient werden. Im neuen Gebäudetrakt sollen künftig ca. 800 Lufthansa-Mitarbeiter tätig sein (Pressemitteilung Lufthansa/Fraport vom 26.01.2007).

Eine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3 e UVPG hat ergeben, dass von dem Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass von einer Umweltverträglichkeitsprüfung und damit von einem Planfeststellungsverfahren nach Auffassung des Ministerium abgesehen werden kann. Offensichtlich soll diese Änderung des bestehenden Flughafens wiederum im Wege einer Genehmigung nach § 34 BauGB erfolgen. Es wird offenbar auch in diesem Fall davon ausgegangen, dass diese Maßnahmen keine kapazitätssteigende Auswirkungen haben werde. Dem kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil diese Änderungen des bestehenden Zustandes bereits Bestandteil des ursprünglichen Planfeststellungsantrages waren. Es ist aus den neuen Planfeststellungsunterlagen nicht erkennbar, weshalb die Antragstellerin diese einschneidenden Veränderungen im Nordbereich des Flughafens nunmehr vorzieht. Auch an der zeitlichen Planung kann es nicht liegen. Mit den Baumaßnahmen soll erst im Herbst 2008 begonnen werden. Die Inbetriebnahme des neuen Flugsteiges A0 soll bis zum Sommerflugplan 2011 erfolgen. Von der Antragstellerin ist genau zu diesem Zeitpunkt die Inbetriebnahme der geplanten Landebahn vorgesehen. Der unmittelbare funktionale Zusammenhang dieser beiden geplanten Maßnahmen liegt auf der Hand. Die Terminalerweiterung mit dem Wurzelbereich ist zum Sommerflugplan 2012 vorgesehen und wird damit auch unmittelbar dem hier beantragten Vorhaben zuzuordnen sein.

Die gesonderte Beantragung dieser Baumaßnahmen hätte nur dann Sinn, wenn der hier gestellten Antrag abgelehnt wird. Denn erst dann könnte ein Bedarf für die Neuordnung des Nordbereichs vorliegen, der eine Erweiterung notwendig macht. In dem hier zu beurteilenden Fall ist diese Maßnahme auch weiterhin der Planfeststellung zuzuordnen.

Hilfsweise wird geltend gemacht, dass diese Baumaßnahme im Hinblick auf folgende Fragestellungen geprüft werden müssen:

- Liegt der Planung des T 3 ein ausreichender Bedarf zu Grunde?
- Da die Schmetterlingshalle abgerissen werden soll, muss geprüft werden, welche Konsequenzen dies auf das Wartungskonzept der Antragstellerin hat.
- Soweit bekannt geworden ist, soll ein Parkhaus abgerissen werden. Inwieweit ist dies in den neuen Planungen berücksichtigt? Die Konzeption des „ruhenden

Verkehrs“ stellt sich neu.

- Wenn im T1 mehr Passagiere abgewickelt werden sollen und größere Einkaufsflächen zur Verfügung stehen, stellt sich die Frage, welchen Einfluss dies wiederum auf die landseitige Verkehrsanbindung und die angrenzenden Kommunen (kommunales Abstimmungsgebot) insgesamt haben wird.

### **C. Planungsgrundlagen fehlerhaft**

In der Broschüre „Informationen zu den Planfeststellungsunterlagen wird auf Seite 33 folgendes ausgeführt: „Die Darstellung der Planungsgrundlagen (B11) berücksichtigt die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose und die dadurch erforderlichen Aktualisierungen der Bestandsdaten. Die vorgenommenen Planänderungen haben keine Auswirkungen auf diesen Planteil. Die Änderungen sind gelb markiert.“ Schon diese Angabe ist widersprüchlich. Auf der einen Seite sollen die Planänderungen keine Auswirkungen auf die Unterlagen zu B11 haben und auf der anderen Seite gibt es Änderungen, die gelb markiert sind.

Nach Durchsicht der Unterlagen zu B11 in den Ordnern 34 und 35 muss festgestellt werden, dass sich wesentliche Plangrundlagen, die Einfluss auf sämtliche weiteren Gutachten im Zusammenhang mit den Auswirkungsprognosen, in einer Art und Weise geändert haben, dass hier von einem neu beantragten Vorhaben auszugehen ist. Denn die flugbetrieblichen Szenarien haben sich zum ursprünglichen Antrag grundlegend geändert. Die Antragstellerin bleibt an vielen Stellen eine Erklärung für diese Änderungen schuldig, so dass weder die Eingangsparameter noch die daraus abgeleiteten Bewertungen nachvollziehbar sind.

#### **1. Widerspruch zwischen G8 und Planungsgrundlagen**

Einer der zentralen Widersprüche der jetzigen Planfeststellungsunterlagen (Offenlage 2007) besteht zwischen den Angaben zum Flottenmix, die einerseits im Prognosegutachten und andererseits bei den Auswirkungsprognosen eingestellt wurden. Bislang wurde von der Antragstellerin immer wieder behauptet, dass die in Zukunft zum Einsatz kommenden Flugzeugtypen immer größer werden. Dies sei mit der Zunahme des Interkontinentalverkehrs zu erklären. Dies gilt insbesondere für die FFA-Studie (1999), mit der Kapazität der verschiedenen Varianten ermittelt wurde. Dort wurde eine Zunahme der schweren Flugzeuge (heavys) von „derzeit 26,0 %“ auf künftig 37 % prognostiziert.<sup>10</sup> Hieran hat sich auch im neuen G8 nichts geändert. So ist z.B. aus Tab. 6-2, S. 161, G8 zu entnehmen, dass die Anzahl Passagiere pro

---

<sup>10</sup> FAA (1999): Untersuchung über die derzeitige und künftige Kapazität des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt am Main, im Auftrag der Flughafen Frankfurt Main AG. Für den bestehenden Flughafen wurde dort ein Stundeneckwert von 96 Flugbewegungen bei unverändertem und von 88 Flugbewegungen für den künftigen Flottenmix mit einem höheren Anteil schwerer Maschinen bestimmt, wenn ein „Präzisionsanflugradar“ eingesetzt wird.

Flugbewegung in Frankfurt am Main bezogen auf alle Flüge 126 und bezogen auf Passagierflüge 135 sein sollen. Die Gutachter stellen fest:

„Bei beiden Szenarien wurde eine gegenüber heute **stark steigende Flugzeuggröße** ermittelt. Der Wert von durchschnittlich 116 Passagieren je Passagier-Flugbewegung im Jahre 2004 steigt auf 135 oder um 16 % im Planungsfall an.“

Weiter führen die Gutachter im G8 aus, dass im Passagierverkehr das Durchschnittsgewicht der Flugzeuge (durchschnittliche MTOW/Flug) von 110,4 t auf 127, t, das heißt um 16 % zunehme. Ein Teil des Passagierwachstums werde also durch die Erhöhung der Anzahl der Flugzeuggröße erreicht (G8, S. 165).

Im scharfen Widerspruch hierzu stehen die Annahmen der Auswirkungsprognosen. Bei ihnen wird unterstellt, dass der Anteil kleinerer Flugzeuge von 2006 (19 % aller FB; 102.000 von 530.000 FB/a) bis 2020 (27 % aller FB; 190.000 von 701.000 FB/a) zunimmt (vgl. hierzu die Ausführungen im Kapitel zu den Planungsgrundlagen). **Diese widersprüchlichen Planungsgrundlagen führen zu unlösbaren Konflikten. Denn entweder wurde eine falsche Luftverkehrsprognose oder eine falsche Auswirkungsprognose den Planungen zugrunde gelegt. In beiden Fällen wird es unumgänglich sein, diese Widersprüche der Planung aufzulösen und neue Planfeststellungsunterlagen vorzulegen.**

Die Herleitung der in die Planungsflugpläne (B 11, Kap. 5) eingestellten Flugzeugtypen ist nicht nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat zu prüfen, ob von der Vorhabensträgerin Verschiebungen des Flottenmixes in einer Art und Weise vorgenommen worden sind, dass durch die AzB-Klassifizierung die Lärm- und Luftschadstoffauswirkungsberechnungen fehlerhaft sind.

AzB Klasse	Planungsfall				Planungsnullfall				
	„alt“ 2015	Neu 2020	Veränderung Absolute Zahlen	Vergleich % alt neu	„alt“ 2015	Neu 2020	Veränderung	Vergleich % alt neu	
S 5.1	216	562	+346	11,1% 27,4%	134	238	+104	9,2% 15,8%	
S 5.2	1022	752	-270	52,4% 36,6%	840	758	-82	57,4 % 50,1 %	
S 6.1	310	477	+167	15,9% 23,2%	192	312	+120	13,1% 20,6%	
S 6.2	34	0	-34	1,7% 0,0%	28	0	-28	1,9% 0,0%	
S 6.3	202	80	-122	10,4% 3,9%	114	62	-52	7,8% 4,1%	
S 7.1	112	181	+69	5,7% 8,8%	130	140	+10	8,9% 9,3%	
Gesamt	1950	2054			1464	1512			

Zusammenschau der Tabellen 5-4 und 5-8 der B11, Kap.5

Die Veränderungen werden von der Vorhabensträgerin wie folgt erklärt:

„Bei der Flugplanerstellung wurde weitgehend modernes Fluggerät (aus heutiger Sicht) verwendet.“ Im Fußnotentext ist folgende Information zu finden: „Es wird z.B. angenommen, dass Fluggerät der AzB – Klasse S6.2 (in erster Linie bestehend aus MD11 Flugzeugen der Deutschen Lufthansa) in 15 Jahren nicht mehr in Frankfurt verkehren wird, da dieses bereits seit einigen Jahren nicht mehr produziert wird.“ (B11, Kap. 5, 28.08.2006, S. 11). „Andere wie der A380 oder die B787 tauchen erst in der Zukunft auf.“ (ebenda S. 20)

Die Klasse P2.1 (Props) entfällt fast völlig, obwohl typische Vertreter dieser Klasse (ATR-72; DASH-8) weiterhin produziert und auch von LH-Töchtern in den letzten Jahren beschafft wurden. Ersetzt werden sie im Szenario von Flugzeugen der Klasse S5.1. Dies hat Auswirkungen nicht nur auf die Lärmimmission (Flugzeuge der Klasse S5.1 sind in größerer Entfernung (etwa ab 15 km vom Flughafen entfernt) weniger laut - durch den Verzicht auf langsame Propellerflugzeuge steigt auch die Flughafenkapazität deutlich an. Turboprops sind langsamer, aber auch preiswerter und sparsamer als Jets - es ist daher rational nicht erklärbar, warum diese völlig verschwinden sollen.

Völlig unplausibel ist der starke Anstieg des Anteils der Klasse S 6.1, der nicht konsistent ist zur aktuellen Bestellsituation bei schweren Zweistrahlern. Im Gegensatz zum in den nächsten Jahren zu ersetzenden A300 sind A330, A350, B777 und B787 Langstreckenflugzeuge, die nur sehr bedingt für den Kurzstreckeneinsatz geeignet sind - dem Prognoseflugplan kann man aber entnehmen, dass der A350 auch innerdeutsch eingesetzt werden soll als Ersatz für A300. Es ist daher aufklärungsbedürftig, welche Einsatzmöglichkeiten der Flugzeugtyp A350 im Kurzstreckenverkehr hat.

Auch die Zahl der offenen Aufträge für Flugzeuge der Klasse S5.2 (2000 für A320-Familie und 1500 für B737, 300 für Embraer E190/E-195 - sie liegt über 50t und gehört damit zur Klasse S5.2) vs. der Zahl der offenen Aufträge für Regionaljets unter 50 t, die zur Klasse S5.1 gehören, (Bombardier CRJ-Familie 76, Embraer ohne E-190/195 insgesamt 117) deutet nicht gerade auf eine wachsende Bedeutung der leichten Regionaljets hin. Die Produktion anderer Jets unter 50t, wie der B717, der Fokker 70 und 100, der DO-328 und des Jumbolinos, ist in den letzten Jahren eingestellt worden - hier besteht mittelfristig auch Ersatzbedarf, der einen Teil der aktuellen Aufträge absorbieren dürfte. Ein weiterer Teil ausscheidender Flugzeuge der Klasse S5.1 wird durch B737/A320 ersetzt werden; so ist z.B. zu beobachten, dass die Lufthansa und ihre Töchter auf einzelnen Routen (z.B. Frankfurt-Graz) zunehmend B737 statt BAE146 einsetzen.

Wie die Antragstellerin auf Seite 16, B 11 Kap. 5 zu der Erkenntnis gelangt, dass der Trend zu größerem Fluggerät sichtbar wird, kann nicht nachvollzogen werden. Hier wurde offenbar eine Textpassage aus dem „alten“ B11, Kap. 5 übernommen, ohne den Widerspruch zu erkennen, dass es gerade bei dem größeren Fluggerät der AzB-Klassen S 5.2 und S.6.2/6.3 zu einer Abnahme kommen soll. Im Gegenteil: Die enormen Zuwächse sind bei den kleineren Flugzeugtypen, die in dem Gutachten G13 mit „Reg“ bezeichnet werden und bei den Flugzeugtypen der Kategorie „Mittel“ zu verzeichnen (vgl. G13, S. 20 und 27). Diesen Widerspruch müsste die Antragstellerin erläutern.



Die enorme Zunahme kleinerer Flugzeugtypen ist unverständlich. Insgesamt sollen 27,4 % der Flugbewegungen im Jahr 2020 kleineren Flugzeugtypen zugeordnet werden. Diese werden im G13.1 – Luftschadstoffe der Flugzeuggruppe „Reg“ zugeordnet (siehe dort, S. 20, Tab. 2-1 und Tab. 3-1). Wie es zu dieser Veränderung im Planungsfall gekommen ist, wird nicht erläutert. Da der Hauptkunde des Frankfurter Flughafens nach wie vor die Lufthansa AG sein wird, sind die dort eingesetzten Typen auch nicht aus sich heraus zu erklären. So werden erstmalig mehrere Flugzeugtypen des Herstellers Embraer aufgeführt (145,170,195). Alle diese Flugzeugtypen sollen der AzB-Klasse 5.1 angehören.

Embraer	145	48-50 Passagiere	3.100 km	1,07 %
	170	70 Passagiere	4.000 km	7,59 %
	195	118 Passagiere	3.889 km	16,80 %

Die Lufthansa hat keinen dieser Flugzeugtypen im Einsatz. Trotzdem soll der Anteil dieser Flugzeugtypen nahezu  $\frac{1}{4}$  des gesamten Aufkommens in Frankfurt im Jahr 2020 ausmachen. Dies erscheint wenig plausibel. Die von Lufthansa in ihrer Flotte enthaltenen Flugzeugtypen CRJ sind hingegen nicht aufgelistet. Auch die Bestellung des Lufthansa Konzerns, die im April 2007 bekannt wurde, ändert an dieser Situation wenig.

#### Neue Flugzeuge für Lufthansa-Regionalflotte Aufsichtsrat stimmt der Bestellung von 45 neuen Maschinen zu

17.04.2007

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner heutigen Sitzung der Bestellung von 45 Kurzstreckenflugzeugen zugestimmt. Demnach erhält Lufthansa ab Ende des kommenden Jahres 30 Regionalflugzeuge der Embraer 190-Familie und 15 Regionalflugzeuge der Bombardier CRJ900-Familie.

Die neuen Maschinen werden Teil der modernen und wirtschaftlichen Regionalflotte, die Lufthansa im Europaverkehr und für Zubringerflüge einsetzt. So können weitere Regionen über die Drehkreuze mit dem weltweiten Lufthansa-Netz verbunden werden. Auf diese Weise erreichen Lufthansa-Kunden 192 Ziele in 78 Ländern weltweit.

Mit der attraktiven und wettbewerbsfähigen Regionalflotte wird Lufthansa weiter wachsen, Chancen nutzen und neue Perspektiven für Mitarbeiter schaffen. Mit der Bestellung setzt Lufthansa die Modernisierung und Erweiterung ihrer Flotte fort. Die Flugzeuge der Embraer 190-Familie verfügen über rund 100 Sitze und die Flugzeuge der Bombardier CRJ900-Familie über rund 90 Sitze. Beide Flugzeugfamilien weisen mit einem Verbrauch von weniger als vier Litern pro Passagier auf 100 Kilometern eine hohe Treibstoffeffizienz, niedrige Emissionswerte und geringe Lärmbelastung aus. Damit sind sie im Regionalsegment in punkto Umweltverträglichkeit führend und ökologisch effizient.

Zurzeit umfasst die Lufthansa Regionalflotte 145 Flugzeuge, davon zwölf der CRJ900-Familie. Lufthansa hatte seinerzeit als erste Fluggesellschaft Jets im Regionalverkehr eingesetzt und übernimmt nun erneut eine Führungsrolle in der Flottenmodernisierung.

Falsch eingestuft, nämlich in Klasse S5.1, sind die Embraer E-190 und E-195 - siehe Unterlage B11 Kap. 18-1 -3 ; das maximale Startgewicht dieser Flugzeuge liegt (knapp) über 50 t (siehe [http://en.wikipedia.org/wiki/Embraer\\_E-Jets](http://en.wikipedia.org/wiki/Embraer_E-Jets)), somit gehören sie zur Klasse S5.2. Die AzB lässt hier keinen Spielraum. Weshalb die Antragstellerin eine falsche Eingruppierung vorgenommen hat, ist klärungsbedürftig. Dies gilt vor allem, da die Zulassungswerte aus der Lärmmessung nach ICAO-Norm für Überflug und Seitenlinie bei der E190 höher oder zumindest ähnlich liegen wie für viele Flugzeuge der Flugzeugklasse S5.2 - wie u.a. bei B717, B737-300, B737-500, B737-600, A318, A319, MD90-30 - und deutlich höher sind als die Werte der typischen Vertreter der Klasse S5.1 - wie bei der Avro RJ85 und der Bombardier CRJ (siehe [http://easa.europa.eu/doc/Certification/Design\\_Appro/Noise/TCDSN.IM.A.07.1%20Issue\\_4.pdf](http://easa.europa.eu/doc/Certification/Design_Appro/Noise/TCDSN.IM.A.07.1%20Issue_4.pdf) Werte z.B. für Record-Nr. 5301 - eine Variante mit lärm mindernder Chevron-Düse - Überflug 84,6 EPNdB, Seitenlinie 92,9 EPNdB; zum Vergleich hierzu die Werte der B717: Überflug 84,0 EPNdB, Seitenlinie 89,0 EPNdB; Quelle hierzu: LBA-Lärm liste). Es soll auch kleinere Varianten dieses Flugzeugtyps geben. Allerdings ist nicht bekannt, welche Varianten Fraport bestellt hat bzw. in Zukunft von wo aus starten und landen lassen will. Die Finnair - die derzeit einzige Gesellschaft, die z.Z. die Embraer 190 regelmäßig nach Frankfurt einsetzt - und Air France beispielsweise nutzen nur die über 50 t wiegende E 190-100LR. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung sind daher Embraer 190 und 195 grundsätzlich als Flugzeuge der Klasse S5.2 anzusetzen. Durch die Entscheidung des Lufthansa-Aufsichtsrats vom 17.4.2007, 30 Flugzeuge vom Typ Embraer 190 zu beschaffen, gewinnt die Frage der richtigen Einstufung der Embraer 190 erheblich an Bedeutung. Aufgrund der geringen Reichweite der E-190 STD und der E-195 STD ist davon auszugehen, dass überwiegend die über 50 t wiegende Variante - LR beschafft werden wird. Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Embraer 190 neben B737-300 auch ältere BAE-146 abgelöst werden sollen. Damit steigt jedoch der Anteil der Flugzeugklasse S5.2 zu Lasten der Klasse S5.1.

Die Lufthansa-Flotte ist in den vergangenen Jahren stetig modernisiert worden. Es ist demnach in den nächsten 20-30 Jahren nicht damit zu rechnen, dass sich die Flottenstruktur wesentlich verändern wird, vor allem weil bereits das Beschaffungsprogramm an neuen Flugzeugen bis 2015 bekannt ist. Dementsprechend sind die unterstellten Flugzeugtypen, wie sie der Tabelle entnommen werden können, völlig unplausibel. Waren bisher vom Flugzeugtyp A321 noch 12,31 % der Flugbewegungen im Jahr 2015 unterstellt, entfällt dieser Flugzeugtyp für 2020 gänzlich. Derzeit sind immerhin 26 dieser Flugzeuge im Flottenbestand der Lufthansa. Der Zuwachs an Flugbewegungen mit dem A320 von 2015 auf 2020 soll ca. 5 % betragen. Dabei wurden bis 2015 alleine aus dieser Familie 35 neue Flugzeuge in das Beschaffungsprogramm der Lufthansa eingestellt (Stand: 31.12.2006). Die A340 werden nur noch mit den Typen: 600, 300,500 angegeben. Von ursprünglich 10,4 % der Flugbewegungen sollen im Jahr 2020 nur noch 3,9 % stattfinden. Dies ist unglaublich. Immerhin besteht die Lufthansa-Flotte derzeit aus 15 A340-600 und 28 340-300 und es sollen bis 2015 noch 15 Flugzeuge des A340-600 dazu kommen.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass der Flottenmix unplausibel ist, insbesondere

wenn man sich die von der Antragstellerin gewünschte Drehkreuzfunktion anschaut. Die Regionalflotte soll vor allem im Deutschland- und Europaverkehr eingesetzt werden. Diesbezüglich ist aufklärungsbedürftig, zu welchem Anteil diese Regionalflotte auf dem Frankfurter Flughafen eingesetzt werden soll.

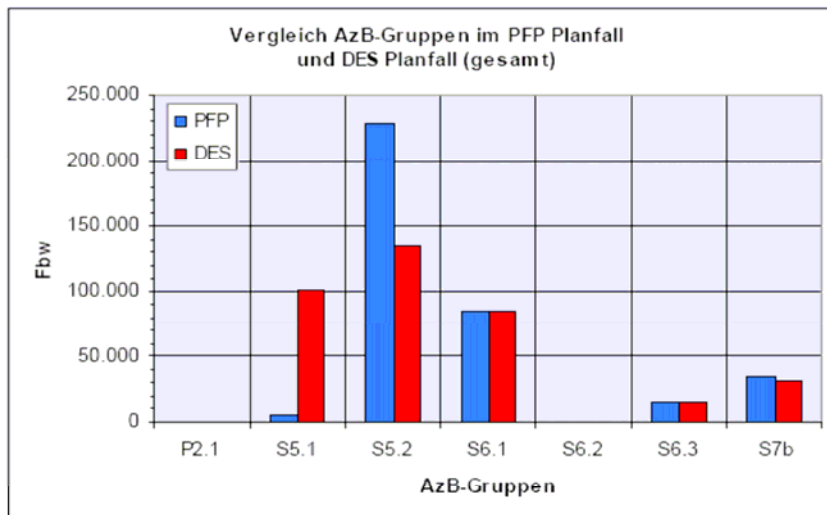
Die Antragstellerin reklamiert für sich, dass der Frankfurter Flughafen im Ausbaufall 2020 einer der größten Hub-Flughäfen der Welt sein wird. Zentrale Funktion soll der „Hub“ sein. Hierfür werden jedoch lediglich 8,8 % der jährlichen Flugbewegungen Flugzeugtypen zugeordnet, die vor allem für die Langstrecken genutzt werden sollen. Derzeit (2005) liegt der Anteil sogar höher (11 %), als dies beim Planungsnullfall und beim Planungsfall prognostiziert wird. Der Anteil der sehr großen Flugzeugtypen ist daher zu gering.

Da die Frachtversion des A380 derzeit von Airbus nicht weiter verfolgt wird, ist zu überprüfen, welche Frachtmaschinen ansonsten in Frankfurt zum Einsatz kommen werden. Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, dass die MD11 auch nach 2020 noch im Einsatz ist. In den Planungen ist unterstellt, dass die MD11 bis 2020 nicht mehr zum Einsatz kommt. Dies ist erklärungsbedürftig.

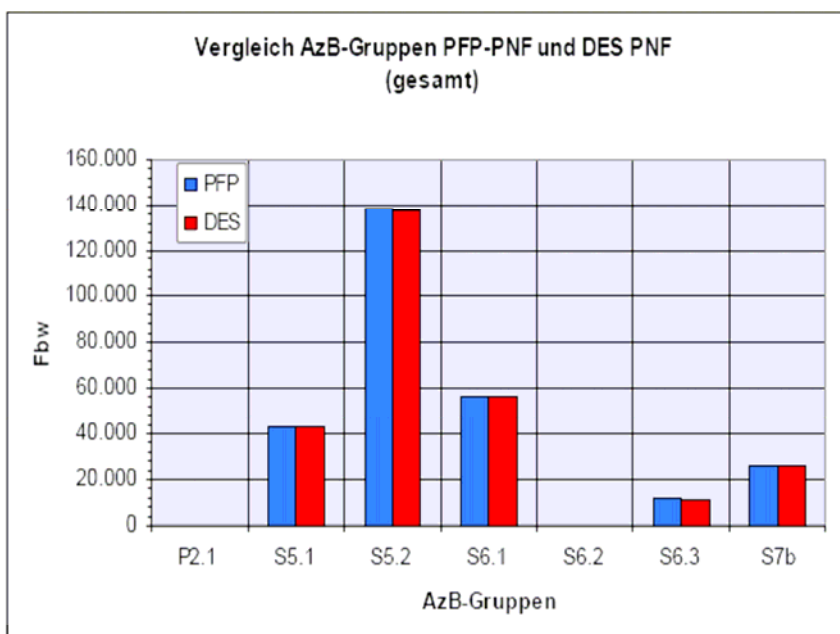
## **2. Fehlende Übereinstimmung zwischen AzB-Flugzeuggruppen und DES**

Nach G8 ist das dort beschriebene Netzmodell Grundlage für den Planungsflugplan, der wiederum die Grundlage für die Auswirkungsprognosen bildet (G8, S. 95). Dabei werde das Ergebnis des Netzmodells und des Prognoseflugplans daraufhin überprüft, ob die „umgelegte“ Nachfrage im Gleichgewicht, bzw. Flugzeuggrößen und Auslastungsgrade plausibel sind (G8, S. 142). Es muss also davon ausgegangen werden, dass sich die im Planungsflugplan angegebenen AzB-Flugzeuggruppen im DES wieder finden. Planungsflugplan und DES müssen übereinstimmen.

Ein von dem Sachverständigen Hrn. Faulenbach da Costa für die Stadt Offenbach erstelltes Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis: Ein Abgleich des Planungsflugplans für den Planungsfall mit dem DES des Planungsfalls zeigt gravierende und nicht nachvollziehbare Abweichungen zwischen Planungsflugplan und DES auf (vgl. Abbildung unten). Auf dem Weg vom Planungsflugplan zum DES hat es offensichtlich einen dramatischen Austausch zwischen Flugzeuggruppen S5.1 und S5.2 und einen weniger dramatischen Verlust in der Flugzeuggruppe S7b (rund 3.000 Fbw/a) gegeben. Dies führt dazu, dass die Lärmberechnungen des Planfalls offensichtlich mit „leiseren“ und kleineren Flugzeugen durchgeführt worden sind, als dies der Planungsflugplan ausweist. Damit sind die Auswirkungsberechnungen falsch.



Noch dramatischer werden die Auswirkungen der vorstehenden auf falschen Ausgangsdaten beruhenden Auswirkungsberechnungen, wenn der Vergleich zum Planungsnullfall hergestellt wird. Während der Planungsnullfall einen zu hohen Anteil schwerer Flugzeuge und für ein Engpasszenario einen ungewöhnlich niedrigen Sitzladefaktor aufweist, werden im DES die Flugzeuggruppen korrekt übernommen, um eine hohe Vorbelastung zu erzeugen.



Da für den IST-Fall 2005 kein Planungsflugplan eingestellt wurde, ist ein Vergleich von Planungsflugplan und DES nicht möglich. Es muss aber angenommen werden, dass im IST-Fall entweder eine falsche AzB-Gruppenverteilung oder eine fehlerhafte Fluglärmrechnung vorliegt. Die im Gutachten G10.1, Abb. 7-2, S. 44 dargestellten Fluglärmkurven der verkehrsreichsten sechs Monate weisen deutliche Unterschiede zu

den von der Antragstellerin an ihren Messpunkten, wie z.B. (MP1 Offenbach-Lauterborn) und MP2 Offenbach-Bieber), gemessenen Werten auf.

Diese genannten Mängel der Antragsunterlagen, vor allem die Differenzen zwischen dem Planungsflugplan und dem DES mit einer Verschiebung von mehr als 100.000 Flugbewegungen von der Flugzeugklasse S 5.2 in die lärm- und schadstoffärmere Flugzeugklasse S5.1 schlagen sich in allen wesentlichen Auswirkungsbetrachtungen nieder. Diese sind: Lärmauswirkungen (G1 10.1, 10.3 und 12.2), Luftschadstoffe (G13.1, 13.4 und G14) und Externes Risiko (G16.1, 16.2, 16.3 und 16.4) sowie auf die gesamte UVS, G1.

#### **D. Vogelschlagrisiko verkannt**

Die Antragstellerin verkennt in G7 das Vogelschlagrisiko. Schon seit dem Scoping zum ROV, d.h. seit dem Jahr 2000, wurde von mehreren Verfahrensbeteiligten das erhöhte Vogelschlagrisiko bei der Alternative Nordwest problematisiert. In der Stellungnahme der staatlichen Vogelschutzwerke zum ROV-Scoping hieß es schon damals: „Schon jetzt lässt sich aber aufgrund unserer Orts- und Sachkenntnis festhalten, dass die derzeit favorisierte NW-Variante durch die unmittelbare Nähe zum Untermain aus Gründen der Flugsicherheit (Vogelschlaggefahr) nicht zu verantworten sein wird.... der Untermain wird vor allem während des Winterhalbjahres von mehreren tausend Exemplaren von Schwimm- und Tauchenten, Kormoranen, Gänsen, Schwänen und Lachmöwen genutzt. Da es sich bei allen genannten Arten um vogelschlagrelevante Gruppen handelt, deren dauerhafte Vergrämung aus fachlicher Sicht am Main als überörtlicher Vogelzugleitlinie weder zweckmäßig noch möglich erscheint, muß beim Bau für diese Variante und geringen Überflughöhen (Staustufe Eddersheim ca. 120 m) ein sehr hohes Vogelschlagrisiko mit nachfolgend großen Gefahren für die Flugsicherheit konstatiert werden.“ Diese klare Aussage der Vogelschutzwerke rückte die *hessenschau* in 2000 ins Zentrum eines Fernsehbeitrags. Nachdem die fachlichen Bedenken von der Politik und der Planfeststellungsbehörde jahrelang ignoriert wurde, lag in den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen ein Vogelschlaggutachten vor, welches methodisch fehlerhaft zu falschen Ergebnissen geführt hat. Die Anhörungsbehörde griff die Bedenken der Einwanderseite auf und forderte Ergänzungen von der Antragstellerin (Anhörungsbericht vom 29.09.2006, S. 1458). Die Einwanderseite hatte ein von der ZRM erstelltes Gutachten vorgelegt und im Erörterungstermin eindrucksvoll präsentiert. Danach konnten die Aussagen der Vorhabensträgerin, dass sich die IST-Situation bei allen drei Varianten gleich verhält, nicht mehr aufrechterhalten bleiben. Weiterhin war deutlich geworden, dass die Aktualität der Daten im G7 nicht gewährleistet ist.

Die Vorhabensträgerin legt nun in den Planfeststellungsunterlagen erneut das „alte“ fehlerhafte Vogelschlaggutachten G7 vor. Sie kommt zu dem Ergebnis:

„Im Ergebnis besteht keine Veranlassung, das Gutachten G7 zu überarbeiten. Die Aussagen des Gutachtens G7 besitzt auch für den Planungsfall 2020 Gültigkeit.“<sup>11</sup>

Dies ist in Anbetracht der Brisanz dieses Themas für den Flughafen ausbau nicht mehr nachvollziehbar. Für diejenigen, die die bisherige Auseinandersetzung nicht verfolgen konnten, weil sie noch nicht zu dem Kreis der Betroffenen gehört haben, können die Unterlagen die Anstoßfunktion nicht erfüllen, da hieraus nicht erkennbar wird, welche Problematik sich dahinter verbirgt.

## 1. Antragstellerin bestätigt erhöhtes Vogelschlagrisiko

Rechtlich entscheidend ist allerdings, dass die Vorhabensträgerin mittlerweile einräumt, dass es aufgrund der geplanten Nordwestbahn zu einem erhöhten Vogelschlagrisiko kommen wird. Dies ergibt sich aus der speziellen Situation, wie sie letztendlich ausschließlich durch die Nordwestvariante ausgelöst werden würde:

1. Die Kreuzung des Mains landender Flugzeuge bei Main-km 14,4,
2. die Öffnung des Waldgürtels an der Südostecke des Mönchwaldsees und
3. die offene Lage der neuen Landebahn ohne abschirmende Waldflächen vor Kopf der Landebahn.

Der letzte Punkt führt in seinen Auswirkungen für die Vögel zur „erheblichen Beeinträchtigung“ des VSG Untermainschleusen. Auch vom Staudenweiher nordöstlich der geplanten Landebahn geht künftig ein Vogelschlagrisiko aus. Durch die künftig höhere Biomasseproduktion als Folge der Phosphateinträge werden die Vogelbestände am Mönchwaldsee und am Staudenweiher zunehmen.

Dieses Anerkenntnis bedeutet, dass bereits die Variantenentscheidung im Raumordnungsverfahren und in der Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 fehlerhaft ist. Die Landesplanerische Entscheidung vom 11.06.04 (S. 3) erfolgte unter der Maßgabe:

„16. Die Flugsicherheit ist – insbesondere im Hinblick ... eine mögliche Erhöhung des Vogelschlagrisikos – zu gewährleisten.“ Zugleich erging der Hinweis (S. 5): „Nr. 12 Das Vogelschlagrisiko soll unter flugbetrieblichen und naturschutzfachlichen Aspekten untersucht werden.“ In der Sache wurde festgehalten:

- „Von besonderer Bedeutung für die Sicherheit des Betriebes eines Flughafens ist die potenzielle Gefährdung aus dem Umfeld. In diesem Zusammenhang bedarf es einer Einschätzung des Vogelschlagrisikos (S. 139)“
- „Im Umgebungsraum des Frankfurter Flughafens wird sich in Anbetracht der geringeren Überflughöhen im Untermainraum für die nördlichen Varianten eine ungünstigere Situation ergeben. Es ist erforderlich, dass die für den westlichen

---

<sup>11</sup> G7, S. 6

Anflug auf die nördlichen Varianten prognostizierte ungünstigere Situation im Falle einer Zunahme der Gefährdung infolge Vogelschlags durch flugbetriebliche und Flugsicherungsmaßnahmen abgefangen wird. Die Vorhabensträgerin wird gehalten sein, dies in einem folgenden Planfeststellungsverfahren im Einzelnen darzulegen. (S. 145)“

- Im Vogelschlaggutachten wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Erhöhung des Vogelschlagrisikos bei westlichem Anflug auf die Nordvarianten durch flugbetriebliche und Flugsicherungsmaßnahmen abgefangen werden kann.

Denn das gegenüber den anderen Varianten erhöhte Vogelschlagrisiko ist standortbezogen und hätte zum Ausschluss der Variante führen müssen. Die Anhörungsbehörde hatte gefordert (S. 1458 des Anhörungsberichtes vom 29.09.2006):

„Schließlich beziehen sich die Ausführungen des Gutachtens G7 nur auf die Variante Nordwest. Um eine vollständige Abwägung der unterschiedlichen Varianten gegeneinander unter Einbeziehung des Vogelschlagrisikos durchführen zu können, sind vergleichende Betrachtungen auch für die Varianten Nordost und Süd anzustellen.“

Solche Untersuchungen wurden weder für das ROV noch für die LEP-Änderung und nun auch nicht für das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Vogelschutzwarte bringt unmissverständlich in dem Schreiben vom 26.03.2007 an das RP Darmstadt zum Ausdruck dass dies nicht nachvollziehbar sei (vgl. S. 2 des Schreibens).

Das Vorhaben ist aufgrund dieses Sachverhaltes gem. §§ 6 Abs. 2 und 3 LuftVG nicht genehmigungsfähig. Das erhöhte Vogelschlagrisiko stellt ein Versagungsgrund gem. §§ 6 Abs. 2 und 3 LuftVG dar. Nach diesen Regelungen ist die Genehmigung zu versagen, wenn das für die Landebahn in Aussicht gestellte Gelände ungeeignet ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. „Ist zu versagen“ bedeutet, dass der Planfeststellungsbehörde weder ein Ermessens- noch ein Beurteilungsspielraum bei der Frage zusteht, ob das Gelände aus Sicherheitsgründen geeignet ist (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 17.02.1971, IV C 96,68, juris, Rdnr. 15). Vielmehr muss sachverständig nachgewiesen werden, dass das Gelände aus flugbetrieblicher Sicht geeignet ist. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn bereits aufgrund der Lage der geplanten Landebahn mit einem erhöhten Vogelschlagrisiko zu rechnen ist. Die Vorhabensträgerin räumt ein, dass die neue Landebahn für Anflüge aus NW ein erhöhtes Vogelschlagrisiko aufweise (G7, S. 149; Anhörungsbericht, S. 1459) und schließt nicht aus, dass das Risiko so groß ist, dass die Flugsicherung Piloten regelmäßig je nach aktuellen Gefahrenlage die Nutzung der Bahn kurzfristig versagen muss (G7 Stellungnahme; S.7). Dies wird nochmals fachlich durch die Stellungnahme der Staatlichen Vogelschutzwarte in dem Schreiben vom 26.03.2007 bestätigt:

„Wie wir bereits ausführlich in unseren Stellungnahmen vom 15.03.05 ausgeführt haben, wird die Auffassung, dass nach dem Bau der Landebahn-Nordwest das Vogelschlagrisiko durchaus mit der Ist-Situation vergleichbar sei (und alle drei im ROV betrachteten Ausbaualternativen hinsichtlich des Vogelschlagrisikos

vergleichbar niedrige Risiken aufweisen würden), von unserem Institut nicht geteilt und ist auch nach den Zählraten der Anlagen zu G7 bzw. dem von „Zukunft Rhein-Main“ vorgelegten Gutachten (PETRI 2005) nicht mehr haltbar.“

Bislang wird lediglich von der Antragstellerin in der Stellungnahme zu G7 darüber berichtet, dass vorgesehen ist, die Vögel zu beobachten. Hierzu wird schlagwortartig ein Monitoring Beobachtungskonzept angekündigt, das offenbar auf einem intensiven Einsatz technischer Geräte beruhen soll. Welche Technik zum Einsatz kommen soll (Radarerfassung oder Infrarotüberwachung oder Videoüberwachung) und welcher dreidimensionale (!) Raum gemeint ist, bleibt jedoch unklar. („Für die Überwachung des Main-km 14,4 wird eines der oben genannten bildgebenden Verfahren bzw. eine Methodenkombination zum Einsatz kommen (G7 Stellungnahme, S. 7 Absatz 2)). Mit dem Monitoring soll ermittelt werden, wann die Bahn nicht genutzt werden kann.

Jedoch werden keine konkreten Maßnahmen beschrieben, wie das Vogelschlagrisiko auf ein Maß minimiert werden kann, das die Geeignetheit der Lage der Landebahn bejaht werden könnte.

Die Vogelschutzwarte kommt auf Seite 3 ihres Schreibens vom 26.03.2007 zu der Feststellung:

**„Aus den bisher vorgelegten Zählraten ist zu schließen, dass es bei den Flughöhen aller Voraussicht nach regelmäßig zur Schließung der Landebahn Nordwest kommen wird.“ (Herv. durch Verf.).**

Damit ist die Ungeeignetheit des Standortes fachlich nachgewiesen.

## 2. Monitoring zum Vogelschlag

Die Vorhabensträgerin kündigt an, dass der Beobachter der Monitore die Flugsicherung informiert, so dass diese die Piloten in Phasen mit hohem Vogelaufliegen informiert und zur Nutzung einer anderen Bahn aufgefordert werden sollen.

„Damit könne die Wahrscheinlichkeit von Vogelschlägen für die in BR 07 landende LFZ erheblich verringert werden“<sup>12</sup>

Sie will zur Erfassung der Vogelbestände ein umfangreiches Erfassungssystem installieren. Bislang ist nur bekannt, dass die Vorhabensträgerin Vögel beobachten will. Was und wie jedoch das Vogelschlagrisiko minimiert werden soll, wird nicht dargestellt.

Was in diesem Zusammenhang „erheblich verringert“ bedeutet, ist völlig unklar, da nicht ermittelt worden ist, wie hoch das Risiko überhaupt ist, welche Reduktionsmöglichkeiten es gibt und letztendlich, welches Risiko bestehen bleibt. Denn, wenn ein Risiko lediglich „erheblich verringert“ wird, wird es nicht ausgeschlossen. Wenn es jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, verbleibt ein nicht hinnehmbares „Restrisiko“.

---

<sup>12</sup> G7, S. 7



Leider bestehen die dürren Ausführungen zu diesem hochbrisanten Problem aus vagen Ankündigungen. Was hier geplant wird, ist nicht erkennbar. Es ist auch der Vorhabensträgerin offenbar nicht klar, was überhaupt errichtet werden soll. Welche technischen Details und Geräte sich hinter den Ankündigungen verbergen, bleibt im Dunkeln. Erfahrungen zur Leistungsfähigkeit des Systems können für ein Überwachungssystem, von dem nicht einmal die Bestandteile klar beschrieben werden, logischerweise auch nicht angegeben werden.

Offenbar herrscht auch noch große Verwirrung, wer die Verantwortlichkeit für die Nutzung bzw. die Nicht-Nutzbarkeit der Risiko-Variante NW tragen soll. Die Planfeststellungsunterlagen verlagern die Verantwortung auf die Flugsicherung. Die Flugsicherung sieht die Verantwortung der Piloten gefordert ("Wenn uns ein Flugschwarm gemeldet wird, können wir den Piloten informieren." Er selbst müsse dann entscheiden, ob er den Anflug abbricht und durchstartet, so DFS-Sprecher Axel Raab." Frankfurter Rundschau 12.04.07). Völlig unklar scheint zu sein, in wessen Auftrag der sachkundige Kontrolleur des Beobachtungsmonitors tätig sein wird, der die Flugsicherung informieren soll ("Da muss einer sitzen", sagt Petri, einer, der die Daten bewerte und die Flugsicherung warne. Die Entscheidung, ob ein Jet ausweichen muss, obliege der Flugsicherung, nicht den Vogelforscher." Frankfurter Rundschau 11.04.07). Angesichts der notwendigen Vorwarnzeiten, wird wohl eine Vielzahl von Monitoren im 24-Stundenbetrieb für die Beobachtung des Maintals auf einen dreidimensionalen Raum mit mehreren Kilometern Länge – ohne Zigarettenpause - zu beobachten sein, so dass eine einzelne Beobachtungsperson wohl überfordert wäre. Welche Auslöser zur Information der Flugsicherung führen sollen, bleibt ebenfalls rätselhaft. Im EÖT (Wortprotokoll S. 106) wurde am 19.04.02 vom Vogelschlaggutachter Dr. Hild ausgeführt: „Ich habe gesagt, außerhalb des Zaunes besteht die Möglichkeit, durch Beobachtung - visuell und per Radar - Vögel zu erfassen und den Flugbetrieb zu warnen. Das sind Verfahren, die noch in der Entwicklung sind.“ Diese Entwicklung ist ganz offensichtlich noch nicht zum Abschluss gekommen. Angesichts der nun bekannten Vogelschlag-Problematik kann die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung nicht auf die Planung einer Pilotanlage stützen, für deren Betriebssicherheit keine Gewähr besteht.

Da nicht bekannt ist, was von einem solches Warnsystem umfasst ist, wie oft Landungen untersagt werden müssen, ist auch nicht bekannt, ob und wenn ja, wie sich dies auf die weiteren rechtlich relevanten Aspekte dieses Planfeststellungsverfahrens auswirkt.

#### Die größte Gefahrenlage besteht in den 6-verkehrsschwächeren Monaten!

Sollte es häufig und vor allem an Spitzentagen zur Sperrung der geplanten Landebahn kommen müssen, hätte dies wiederum Konsequenzen für die technische Kapazität des gesamten Bahnsystems. Landeabbrüche und Verspätungen wäre die zwangsläufige Folge. Es muss die Frage beantwortet werden, ob in einem solchen Fall das bestehende Bahnsystem ausreicht, um die Starts und Landungen abzuwickeln. Dies muss bezweifelt werden, da das Bahnsystem – nach eigenen Angaben der Antragstellerin - in wenigen Jahren nach der geplanten Inbetriebnahme bereits schon wieder an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird. Es muss eine worst-case Betrachtung untersucht werden, wie ein sicherer Flugbetrieb noch gewährleistet werden kann, wenn alle

Umstände eintreten, die durch das erhöhte Vogelschlagrisiko auftreten können.

Hierbei muss weiterhin untersucht werden, welche Auswirkungen im Hinblick auf die Absturzwahrscheinlichkeiten (bei dann erhöhtem Koordinierungsbedarf in der Luft) zu befürchten und welche Lärmauswirkungen zu erwarten sind. Denn, wenn auf der geplanten Landebahn nicht mehr gelandet werden kann, hat dies massive Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung der von den anderen Flugrouten betroffenen Anwohner. Hier geht es um die Frage, wie häufig kann es vorkommen, dass die Landebahn gesperrt werden muss, und welche Möglichkeiten des „Umleitens“ von Flugzeugen gibt es – in dem ohnehin schon sehr engen Luftraum am Frankfurter Flughafen - .

### 3. Öffnung des Mönchwaldsees

Gewässer wie der Mönchwaldsee stellen in der Hindernisbegrenzungsfläche ein Risiko für die Luftfahrt dar. In der Richtlinie zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (BMV) vom 13.02.1974 ist dies wie folgt geregelt: „Im Bereich unterhalb der inneren und äußeren Hindernisbegrenzungsfläche sollten großflächige Gewässer, wie Bagger- und Stauseen, möglichst vermieden, und unvermeidbare Neuanlagen nur im Benehmen mit der Luftfahrtbehörde vorgenommen werden.“ Nach einem uns vorliegenden Schreiben hatte der DAVVL wegen der besonderen Problematik von Wasserflächen bei seiner 23. Arbeitstagung am 03.05.79 eine Resolution gefasst, wonach bestehende Wasserflächen und Feuchtgebiete in der Nähe von Flughäfen beseitigt werden sollten (Schreiben des Flughafens München vom 24.10.79). Beim Mönchwaldsee handelt es sich aber um ein Gewässer mit z.T. extrem hoher Vogeldichte. Am 24.01.01 wurden z.B. in einer Frostperiode 1.656 Wasservögel auf dem Mönchwaldsee gezählt. Weitere Einzelheiten zur Problematik schildert Petri (2005, S. 178).

Die Vorhabensträgerin gesteht aber erstmals ein, dass der Waldgürtel am Südrand des Mönchwaldsee auf mehreren hundert Metern Breite geöffnet wird. Im Anhörungsbericht, S. 1475 wurde indes noch folgendes beschrieben: „Wie auf den Abbildungen auf den Seiten 35 ff. des Gutachtens G2, Teil VIII, anhand von Längsschnitten zweifelsfrei dargestellt sei, bleibe ein geschlossener Gehölzsaum um den Mönchwaldsee erhalten, so dass nicht mit einer Erhöhung des Vogelschlagrisikos zu rechnen sei.“ Hierzu vermerkte die Anhörungsbehörde: „Die Situation an der Südspitze des Mönchwaldsees, der direkt an den Zaun der Landebahn Nordwest grenzt, ist nicht eindeutig beschrieben. Da die Ufervegetation in diesem Bereich nur auf einem in der Höhe gegenüber dem bestehenden Zustand niedrigeren Niveau angelegt werden kann, ermöglicht dies nach Ansicht des Gutachters Name023 direkte An- und Abflüge von Vögeln in den Bereich der Landebahn Nordwest. Durch die Fraport AG ist daher klarzustellen, wie die Ufervegetation im Bereich der neuen Landebahn aussehen und welche Höhe diese erreichen soll. Dabei ist darzustellen, mit welchen Einflügen von Vögeln gerechnet werden muss, wie diese Einflüge unter Beachtung der Hindernissituation reduziert werden können und welche Folgen für das Vogelschlagrisiko sich hieraus ergeben. Zur Vergleichbarkeit sind die Ist-Situation, der Prognosenullfall und der Planfall gegenüber

zu stellen.“ (Anhörungsbericht S. 1476). Diesen Forderungen ist die Antragstellerin nicht gerecht geworden.

Der massive Konflikt zu den Sicherheitsbedürfnissen des Luftverkehrs ist offensichtlich.

Die Einschätzung der Gutachter, dass die Möglichkeit von Einflügen vom Mönchwaldsee als äußerst gering eingeschätzt wird und sich das Vogelschlagrisiko nicht erhöht, ist fachlich nicht haltbar (vgl. hierzu: Schreiben der Staatlichen Vogelschutzwarte vom 26.03.2007, S. 3).

Petri (2005, S. 187) schreibt hierzu: „Im Planungsfall „Nordwestbahn“ reicht die südöstliche Ecke des Mönchwaldsees in den Landebahnbereich hinein. Aufgrund anderer Sicherheitsanforderungen sollen die Bäume in diesem Bereich gerodet werden. Die Südostecke des Sees wird nach vorliegender Planung völlig freigestellt und öffnet sich dem Offenlandbereich der Landebahn. Diese Konstellation ist dazu geeignet, An- und Abflüge sämtlicher Wasservögel über diesen offenen Flugkorridor zu bündeln und zu intensivieren, was in der Folge zu einem hohen Vogelschlagrisiko und einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit bei einem Betrieb der Nordwestbahn führen.“ würde. Kormorane, Enten, Gänse, Schwäne, Rallen, Taucher und Reiher nutzen in der Regel die günstigsten, in diesem Fall die niedrigsten, An- und Abflugmöglichkeiten. Dabei sparen die Vögel Energie; sie werden nicht gezwungen innerhalb weniger Meter viele Höhenmeter zu überwinden.“ und „Alle im Bereich des Mönchwaldsees vorkommen Vogelarten sind flugsicherheitsrelevant (Hild 1987). Aufgrund der Nähe zur geplanten Landebahn Nordwest, die Südostecke des Sees ragt in den Landebahnbereich hinein und ist nur ca. 200m von der Bahn entfernt, geht von den Vögeln des Mönchwaldsee ein Risiko aus. Der Mönchwaldsee ist aufgrund seiner Lage und seiner Avifauna bzgl. der Flugsicherheit bei einem Betrieb der Nordwestbahn als kritisch einzustufen.“ Wenn Petri heute, als Beschäftigter der Vorhabensträgerin und in Ko-Autorenschaft mit Herrn Dr. Hild behauptet „Die Möglichkeit der Einflüge vom Mönchwaldsee auf das Flughafengelände wird als äußerst gering eingeschätzt“ (G7 – Stellungnahme, S. 8), so kann dies nur als Parteivortrag gewertet werden. Die fachliche Herleitung – geringe Tagesaktivität der Rastvögel, geringer Ein- und Ausflug nach Süden – der neuen Meinung ist falsch. Ihr wurde auch von der Vogelschutzwarte widersprochen. Hinzu kommt, dass der Flugbetrieb sich während der kurzen Tage im Winterhalbjahr viele Stunden in die Dunkelheit erstreckt.

Im Übrigen bemängeln wir die gänzlich unvollständige Zusammenstellung des Sachverhalts. Der Vogelschlaggutachter Dr. Hild führte am 19.04.02 im ROV-EÖT (Wortprotokoll S. 122) aus, dass er die Vogelbestände auf dem Mönchwaldsee seit vielen Jahren registrierte. Die entsprechenden Daten sind aber bis heute nicht offengelegt. („Was die langfristigen Beobachtungen anbelangt: Neben den Beobachtungen der HGON aus den 70er-Jahren und Anfang der 80er-Jahre haben wir die Halbmonats- bzw. Monatsbeobachtungen an den Gewässern der Umgebung des Flughafens, die Herr Kollege von Bonin zwischen 1980 und 1988 nach unseren Vorgaben - Punktstoppmethode - gemacht hat. Die ausgewerteten Daten sind in den Zwischengutachten zum Biotopgutachten für den Flughafen Frankfurt in den Jahren 1984, 1986 und 1988 niedergelegt. - Zudem haben wir Angaben über die Quantitäten von Wasservögeln der Zeitschrift „Vogel und Umwelt“ entnommen, in der

verschiedentlich darüber berichtet worden ist. Im Zusammenhang mit den Gutachten und deren Fortschreibungen hat im Wesentlichen Herr Dr. Keil, der damalige Leiter der Vogelschutzwarte, in den Jahren 1991, 1992 und zuletzt 1998 Wasservogelbeobachtungen in den vogelschlagkritischen Räumen des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim bis zum Main hin gemacht. Ich selbst habe einen Turnus von Monatsbeobachtungen der Gewässer, die ich in meinem Gutachten beurteilt habe, seit 1985 durchgeführt. Wir führen heute noch regelmäßig Begehungen und Befahrungen durch. Darüber hinaus haben wir in den Jahren 1994 bis 1996 durch flughafeneigenes Personal Halbmonatsbeobachtungen an Umgebungsgewässern gleichzeitig mit Beobachtungen innerhalb des Flughafengeländes durchgeführt. Sie sind in dem zweiten Biotopgutachten für den Flughafen Frankfurt niedergelegt. Ich meine, das Gutachten ist 1998 erschienen. - Ich glaube, das ist hinreichend, um sich ein Urteil über das Wasservogelaufkommen in den Bereichen, die wir für möglicherweise kritisch ansehen, erlauben zu können. - Danke schön.“). Im „Biotopgutachten für den Frankfurter Flughafen 1981“ berichtet der Vogelschlaggutachter bezüglich des Mönchwaldsees. „Der Wasservogelbesatz ist besonders während der Zugzeiten und im Winter sehr hoch; maximal wurden hier im Februar 900 und 300 Lachmöwen gezählt; außerdem kommen vor: Tafelente, Kormoran, Graureiher und Flußregenpfeifer. Dieser hohe Vogelbesatz insbesondere im Winter ist eine Folge der großen Gewässerfläche und -tiefe und des deshalb fehlenden Zufrierens. Die künftige Entwicklung wird ... ebenso wie die zunehmende Eutrophierung ...“. Im „Biotopgutachten für den Frankfurter Flughafen 1988“ (S. 50) wird berichtet, dass auf dem Mönchwaldsee „im Winter bis zu 1.000 Individuen gezählt“ wurden und dass die Grube „zunehmend eutrophiert“. Wider besseren Wissens hat die Vorhabensträgerin aber auch im PF-EÖT die Eutrophierungstendenz geleugnet: „Die Fraport AG hält dem entgegen, der Einwand gehe fehl. .... Eine Eutrophierung des Mönchwaldsees und daraus abzuleitende Beeinträchtigungen würden nicht erwartet (vgl. G6 und G1, Teil III, Kap. 5.3.1, S. 26).“, so dass die Anhörungsbehörde zusammenfasste: „Die Aussage zur Eutrophierung widerspricht den Ausführungen in dem Gutachten G7 unter Kap. 3.4.5.3 auf Seite 133, wo von einem langsam eutrophierenden Gewässer die Rede ist. Weil eine Eutrophierung die Anzahl der Vögel und damit möglicherweise Auswirkungen auf das Vogelschlagrisiko hat, ist von der Fraport AG eine Klarstellung zu fordern.“ (Anhörungsbericht, S. 1475)

Bezüglich des Risikos der Abflüge von Vögeln nach Süden in den Landebahnbereich hinein konnte der Vogelschlaggutachter im ROV-EÖT am 19.04.02 nur auf Spekulationen zurückgreifen (Wortprotokoll S. 106 und S. 120): „Zu Frage 3, Willersinn-Klaraberg. Natürlich ist Willersinn-Klaraberg im Hinblick auf die Vorzugsvariante Nordwest mit besonderer Aufmerksamkeit zu betrachten. Natürlich wird man sich überlegen müssen, wie man bei der Gestaltung der Seite der Nordwestvariante vorgeht, die zu dieser Grube hin liegt. Ich persönlich bin der Meinung - das basiert auf den Beobachtungen, die wir seit 30 Jahren praktisch hier turnusmäßig machen -, dass der Wasservogeldruck von der Kiesgrube Willersinn nach Süden gleich null ist. Das, was sich in Willersinn an Wasservögeln bewegt, geht im Wesentlichen nach Norden Richtung Main ab. Das hängt damit zusammen, dass das Bebauungsband im Süden liegt. Das hängt damit zusammen, dass wir die Geräuschkulisse der Autobahn und der Bundesbahntrasse im Süden haben. Jeder vernünftige Vogel würde nicht nach Süden abwandern, sondern sich nach Norden bewegen, wo er zudem die besseren

Nahrungsbedingungen hat, siehe Main, Eddersheimer Schleuse.“ und „Zum Thema „Wald“ möchte ich ergänzen, dass keineswegs vorgesehen ist, den gesamten Wald zur Willersinngrube zu entfernen. Es bleibt eine Waldkulisse vorhanden, die sicherlich dazu geeignet ist, nach Süden drängende Vögel, wie ich es soeben schon erwähnt habe, daran zu hindern, über den Bereich der Nordwestvariante hinwegzufliegen - abgesehen davon, dass die Geräuschkulisse dem entgegensteht. ... Wenn die Südseite der Willersinnkiesgrube restlos entwaldet würde, könnte es zu Problemen kommen. Soweit mir bekannt, sehen die Planungen dies jedoch nicht vor.“ Die Aussagen stehen im krassen Gegensatz zur These, der Vorhabensträgerin, dass die Vögel rund um den Frankfurter Flughafen sich an den Lärm gewöhnt haben.

Im LEP-Änderungsverfahren ist der Plangeber offensichtlich fehlerhaft davon ausgegangen, dass den Empfehlungen der Gutachter gefolgt wird, dass der Ufergehölzstreifen erhalten bleibt, um für aufliegende Wasservögel keine „Abflugschneise“ in südliche Richtung zu schaffen (vgl. S. 97, LEP-Änderung, Sept. 2006, LT-Drs. 16/6057 vom 26.09.2006).

Der nun südlich des Mönchwaldsees geplante Vorhang (S. 8 letzter Absatz) kann das Risiko schon aufgrund der Höhenbeschränkung für bauliche Anlagen nicht verringern. Es ist, wie die Vorhabensträgerin selbst schreibt, nicht einmal die dauerhafte Funktionssicherheit zu gewährleisten. Vielmehr soll eine intensive Überwachung helfen, die zu erwartenden Funktionsausfälle durch Beschädigungen schnell zu beheben. Die Vorhang-Planung drückt die ganze Hilflosigkeit der Vorhabensträgerin gegenüber einem seit Jahren bekannten, von ihr aber bis heute verdrängten Problem aus.

### **3.1 Der Vorhang**

Dieses Planfeststellungsverfahren scheint mittlerweile zur Spielwiese von Technokraten zu werden. Der Vorschlag einen ca. 300 m langen und 10 m hohen Vorhang zu installieren, erscheint absurd. Hier kann nur der Aufforderung „Stoppt den Irrsinn!“ nachgekommen werden. Sich mit dieser Planung noch sachlich auseinander zu setzen, fällt schwer, wenn man Sätze wie diesen präsentiert bekommt:

**„Durch eine entsprechende Farbwahl des Vorhangs kann eine Anpassung an die Waldkulisse erfolgen.“**

Hier kann man eigentlich nur noch zynisch reagieren: Es geht um den Kelsterbacher Wald und nicht um einen Circus!

Aber im Sinne einer weiteren sachlichen und fachlichen Auseinandersetzung erscheint es notwendig, auch hierzu Einwendungen zu erheben. Dass die Antragstellerin ernsthaft eine solche Maßnahme plant, geht aus Ordner 28, B9, S. 35 hervor.

### **3.2 Technische Ausstattung des „Vorhangs“**

Aus der Beschreibung der Maßnahme S 5 geht nicht hervor, aus welchem Material der Vorhang bestehen soll. Auch ist unklar, wie der Vorhang „aufgehängt“ werden soll. Ein Lageplan ist den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen. Es bleibt unklar, ob hier eine Art Mauer errichtet werden soll, also ein massives Bauwerk oder eher eine stoffliche Barriere.

### 3.3 Schutzwirkung

Die maximale Höhe dieses Vorhanges soll nach der Darstellung auf S. 35, B9 (Ordner 28) auf 10 m begrenzt sein. Die Begrenzung ergibt sich nicht etwa aus fachlichen Gesichtspunkten des Vogelschlagrisikos, sondern vielmehr daraus, dass der Vorhang aufgrund der Hindernisfreiheit nicht höher „aufgehängt“ werden darf. Diese Maßnahme müsste einmal visualisiert werden, um eine Vorstellung darüber zu bekommen, was sich die Antragstellerin vorstellt. Ob eine Schutzfunktion überhaupt möglich ist, ist nicht erkennbar.

Die Vogelschutzwarte kommt zu einem eindeutigen fachlich hergeleiteten Ergebnis:

**„Den „blickdichten, luftströmungsmindernden und durch entsprechende Farbwahl an die Waldkulisse angepassten Vorhang“ (...) halten wir bei der vorgesehenen Höhe von 10 Metern und einer Höhe der umgebenden Waldkulisse von rd. 25 Metern für prinzipiell ungeeignet, diesen Effekt zu vermeiden.“ (Herv. durch Verf.)**

### 3.4 Auswirkungen eines solchen Vorhangs

Die Länge des Vorhangs soll 300 m, also ungefähr die dreifache Länge eines Fußballplatzes betragen. Die genaue Lage ist allerdings unklar. Schaut man sich die Pläne am südlichen Ufer des Mönchwaldsees an, wird die Hindernisfreihaltungsfläche bereits um einige Meter unterschritten. Soll dort der Vorhang entlang führen?

Eine Auswirkungsbetrachtung einer solchen Barriere ist den Unterlagen nicht zu entnehmen:

- welche Auswirkungen hat ein blickdichter Vorhang für die Vogelwelt?
- welche Auswirkungen hat der Vorhang im Hinblick auf das Waldinnenklima, wenn dieser luftströmungsmindernd sein soll?
- welche Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat ein solches technisches Bauwerk mitten im Wald?
- ist ein solches Bauwerk mit der Hindernisfreiheit und sonstigen sicherheitsrelevanten Vorschriften vereinbar?

Es ist zu befürchten, dass von diesem Vorhang erhebliche Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet „Untermainschleusen“ ausgeht, weil hier außerhalb des Vogelschutzgebietes Barrieren für die im Vogelschutzgebiet schützenswerten Vögel aufgestellt werden.

Es wird daher die Vorlage der technischen Planung des „Vorhangs“, sowie einer detaillierten Beschreibung der Lage des „Vorhangs“ und eine Auswirkungsbetrachtung

**beantragt.**

Sobald diese ergänzende Untersuchung vorliegt, wird beantragt, diese zu übersenden und die Möglichkeit einer weiteren Stellungnahme einzuräumen.

#### **4. Schließung der Deponien falsch bewertet**

Im krassen Widerspruch zu den bisher vorgelegten gutachterlichen Aussagen wird aus der Schließung der Hausmülldeponie „Wicker“ auf eine Reduzierung des Vogelschlagproblems geschlossen. Tatsächlich hat die Vorhabensträgerin aber selbst hergeleitet, dass die Schließung der Deponien an den Wochenenden regelmäßig insbesondere zu höheren Möwenbeständen und -flugbewegungen am Main geführt hat. Die These, dass die Schließung der Hausmülldeponie „Wicker“ und anderer Deponien zu einer Reduktion der Möwen- und Krähenbestände im Rhein-Main-Gebiet führen wird, ist fachlich nicht haltbar.

Die erste bundesweite Möwen Synchronzählung nach der Schließung der Hausmülldeponien im Winter 2005/2006 zeigte im Binnenland nur für die Großmöwen deutliche Abnahmen, aber keine Veränderungen bei den kleinen Möwen. Insbesondere die Lachmöwenzahlen gingen nicht zurück. Die bekannten Schlafplätze am Main und an der Mainmündung bleiben in der bekannten Stärke erhalten. Als Aufenthaltsschwerpunkt traten vor allem Großstädte hervor.

Für die Möwenspezialisten Wahl & Bellebaum (2007) sind die bundesweiten Auswirkungen der Deponieschließungen noch unklar und sie schließen bundesweit (!) geringere Rastbestände für die Zukunft nicht aus. Angesichts der Möwenmassen, die den Main auf dem Zug als Leitlinie benutzen und die im Rhein-Main-Gebiet überwintern, würden aber selbst geringere Rastbestände in ganz Deutschland die Problematik im Bereich der Landebahn NW nicht verringern. Denn es ist hinreichend bekannt, dass Bestandsabnahmen zum Erlöschen der kleinen, schwächeren Vorkommen führen, während Vorkommen in den besten Gebieten von solchen Abnahmen erst ganz am Ende, kurz vor dem Erlöschen der Populationen erfasst werden. Vom Aussterben der Lachmöwe in den binnenländischen Winterquartieren sind wir aber mit Sicherheit auch nach der Schließung der Deponien „meilenweit entfernt“. Da das Rhein-Main-Gebiet zu den besten Möwenüberwinterungsplätzen in Deutschland gehört und die Großstädte hier den Lachmöwen auch weiterhin zur Verfügung stehen, ist die von der Vorhabensträgerin skizzierte Entwicklung eher unwahrscheinlich.

Auch hinsichtlich anderer Arten bleiben die Darlegungen der Vorhabensträgerin mehr als vage und zeigen Bezug zur Vogelschlaggefahr am Flughafen bei Realisierung der NW-Landebahn.

Es gibt bisher keinen Hinweis, der die Vermutung der Vorhabensträgerin stützt. Maßgeblich für die räumliche Verteilung des Winterbestandes war vielmehr das konkrete Witterungsgeschehen.

#### **5. Größere Attraktivität des Mönchwaldsees durch den Ausbau – hohe Vogelschlaggefahr im Bereich der neuen Landebahn**

Durch die Rodungen wird die neue Landebahn – im Unterschied zum bestehenden Flughafen – nicht innerhalb des Waldes liegen. Vielmehr wird der Rodungsbereich in Ost-West-Richtung wie eine breite, offene Schneise im heute geschlossenen Kelsterbacher Wald liegen. Hierdurch wird auch der Mönchwaldsee stärker geöffnet. Die Beseitigung des Waldgürtels im Süden wirkt als zusätzliche Attraktivitätssteigerung. Die

Fortschreitende Eutrophierung des Mönchwaldsees und die Öffnung des Waldmantels machen den See für zahlreiche Vogelarten interessanter. Sowohl Arten, die heute in geringerer Zahl und i.d.R. nur kurz rastend dort angetroffen werden, als auch die heute hier schon häufigen Arten werden zunehmen. Speziell im Landebahnbereich werden Lachmöwen, Graureiher und Saatkrähen vermehrt auftreten und die Vergrämung auslösen. Lachmöwe und Graureiher werden nicht nur am Mönchwaldsee vermehrt rasten und Nahrung suchen, sondern sie sind auch bis weit in die Dunkelheit hinein aktiv. Zur Lachmöwen-Situation schreibt der Flughafen Hamburg „Die Vertreibung vor allem der Möwen ist schwierig, da diese das Flughafengelände als übliches Rückzugsgebiet bei regnerischem und stürmischem Wetter nutzen und sich schwarmweise direkt auf der Piste im Bereich des Startbahnkreuzes niederlassen. Maßnahmen zur Minderung des Vogelschlagrisikos sind die sofortige Entfernung von Tierkadavern sowie die Vergrämung von Vögeln durch Schreckschüsse durch die Fahrer der Verkehrskontrolle. Bei Gefahr im Verzug bleibt nur der scharfe Schuss durch den Flughafenjäger ( [http://www.hochtief-airport.de/airport/data/pdf/FHG\\_Umwelterklaerung\\_2005.pdf](http://www.hochtief-airport.de/airport/data/pdf/FHG_Umwelterklaerung_2005.pdf) ). Das Problem der Graureiher-Kolonie am Flughafen Bremen ist in der Literatur beschrieben (<http://www.davvl.de/Volu/2000/00-1,%20Eikhorst.pdf> ). Allerdings finden in Bremen weniger Flugbewegungen statt. Auch Saatkrähen werden als Rast- und Brutvögel an Flughäfen nicht geduldet: „Auch außerhalb des Flughafenzaunes wird Vorsorge gegen mögliche Vogelschläge getroffen. Um die Populationen von Krähen im Umfeld des Flughafens und damit auf dem Flughafen selbst so klein wie möglich zu halten, werden deren Nester im Frühjahr aus den Bäumen der unmittelbaren Flughafenumgebung entfernt. Damit wird erreicht, dass die Krähen nach und nach weiter vom Flughafen entfernte Bereiche besiedeln und den Flughafen nicht mehr als Futterplatz nutzen ([http://www.hochtief-airport.de/airport/data/pdf/FHG\\_Umwelterklaerung\\_2005.pdf](http://www.hochtief-airport.de/airport/data/pdf/FHG_Umwelterklaerung_2005.pdf) ) und „In diesem Beitrag werden die durch Saatkrähen bedingten Vogelschlagprobleme auf zwei deutschen militärischen Flugplätzen und die durchgeführten Maßnahmen zur Absiedlung der Vögel vor dem Hintergrund dieser Schutzbemühungen beschrieben.“ (<http://www.davvl.de/Volu/2005/Weitz,%20Saatkraehen.pdf> ).

### **III. Sonstige (Umwelt-)Auswirkungen fehlerhaft ermittelt**

#### **A) Luftschadstoffe, Fluglärm und Sicherheit**

- 1. Planungsgrundlagen für die Ermittlung der Umweltauswirkungen fehlerhaft**
  - 1.1 Veränderte Belegung der Flugrouten**

Es ist festzustellen, dass die Unterlagen (**Planteil B 11, Kapitel 12 DES (Ordner 34)**) nicht geeignet sind, die Auswirkungen des Betriebs, hier insbesondere die Belegung der Flugrouten, hinreichend aufzuzeigen. Die Belegung der Flugrouten ist aus sich heraus nicht schlüssig dargelegt und führt zu einer Verharmlosung der möglichen Belastungen, die auf die Einwanderer zukommen. Es hätte vielmehr eine Bandbreite an Belegungen unterstellt werden müssen, um dann in einer Szenarienbildung die Auswirkungen der Immissionen zu prognostizieren. Die vorgelegten Ergebnisse suggerieren eine



Scheingenauigkeit, die nicht in der Lage ist, den hier erforderlichen planerischen Ermittlungsaufwand zu betreiben, um herauszufinden, ob dieser Region neben der schon bestehenden Vorbelastung eine weitere Belastung durch Fluglärm, Luftschadstoffe, etc. zuzumuten ist bzw. wie die hier betroffenen Einwander möglicherweise in Zukunft durch dieses Aufbauprojekt betroffen sein können.

Das Abstellen auf ein von der Fraport AG entwickeltes Datenerfassungssystem als Grundlage für alle Auswirkungsprognosen ist ganz grundsätzlich methodisch nicht geeignet, um das Ausmaß des Betriebs eines geplanten Flughafenausbaus abzubilden. Selbst wenn man diese Methode als grundsätzlich zulässig erachtet, wird anhand der vorgelegten geänderten Planunterlage deutlich, dass durch die Änderung nur weniger Grundannahmen völlig andere Ergebnisse erzielt werden können. Im Übrigen ergeben sich aus der vorgelegten Unterlage erhebliche Zweifel, ob die Daten, die dieser Erfassung zugrunde gelegt worden sind, ordnungsgemäß ermittelt worden sind. Hier besteht auch weiterhin noch ein erheblicher Aufklärungsbedarf im weiteren Planfeststellungsverfahren.

Sollten diese Unklarheiten im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht geklärt werden und ein Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage dieser Unterlagen ergehen, wird gerichtlich zu klären sein, ob eine Verletzung des Abwägungsgebotes aufgrund grundsätzlicher Ermittlungsdefizite vorliegt.

## **1.2 Routenbeschreibungen**

Bei den Routenbeschreibungen ab Tabelle 12-12 (Seite 19, B 11 Kapitel 12) werden die neu konstruierten Flugrouten dargestellt. Dabei finden sich nicht nur die neuen Beschreibungen der Flugrouten sondern es fällt auch auf, dass das bestehende Bahnsystem eine Änderung erfahren hat. Dies betrifft die Bezeichnung 18a und 18b (vgl. Seite 520, B 11 Kap. 12). In der ursprünglichen Planunterlage gab es eine solche Aufteilung nicht. Klärungsbedürftig ist daher, weshalb eine solche Unterteilung nunmehr vorgenommen worden ist, und zu welchen Konsequenzen dies im Hinblick auf die Auswirkungsprognosen beziehungsweise das DES geführt hat.

## **1.3 Routenbelegung Planungsfall 2020 Tag- /Nachtbetriebsrichtung 25 (Seite 107, B 11 Kapitel 12)**

Die neuen Flugroutenbelegungen sind aus sich heraus nicht schlüssig und daher aufklärungsbedürftig. Obwohl es zu einer massiven Erhöhung der Flugbewegungszahlen im Jahr 2020 kommen soll, wird die Belegung auf einigen Flugrouten so geändert, dass es zu einer Reduzierung führen soll. Wäre die Flugroutenbelegung lediglich aktualisiert worden, so müsste konsequenter Weise sich auf den jeweiligen Flugroutenbelegungen eine prozentuale Erhöhung ergeben. So stellt sich das Bild jedoch nicht dar. Weshalb es zu einer jeweils anhand der einzelnen Flugrouten vehementen Veränderung der Flugroutenbelegung gekommen ist, geht aus

dieser Planunterlage nicht hervor. Einige ins Auge springende Veränderungen stellen folgende Flugroutenbelegungen dar:

Südliche Parallelbahn, Flugroute ILS 25 L:

Nachts                    vorher 5324                    jetzt 4948

Es ist unklar, weshalb es hier nachts zu einer Reduzierung der Flugbewegung kommt.

Flugroute WD 18 KNKS:

Nachts                    vorher 2655                    jetzt 5131

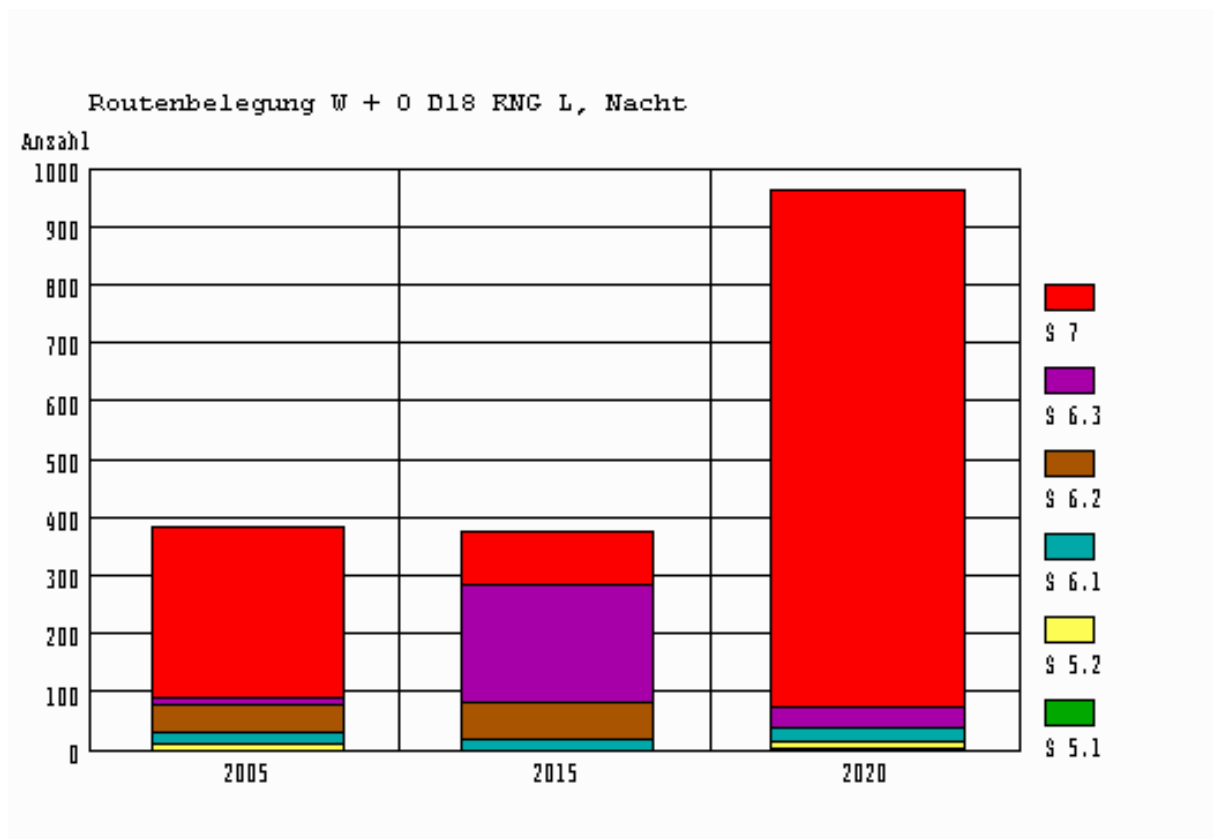
Hier soll es zu einer Verdopplung der Flugroutenbelegung nachts kommen. Es wird jedoch nicht erläutert, weshalb es hierzu kommen soll.

Flugroute D 25, BIBOS F/G:

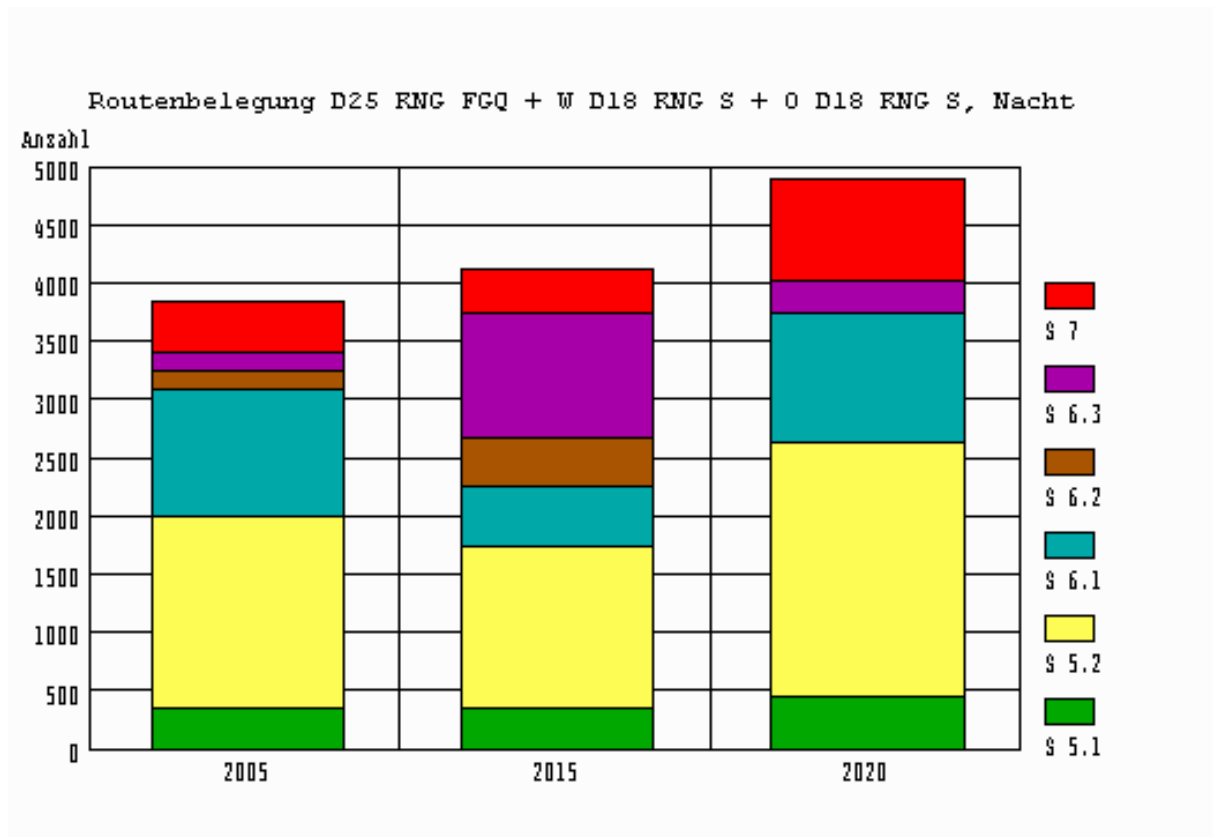
Nachts                    vorher 144                    jetzt 10

Unklar ist, weshalb es hier zu einer Reduzierung in der Nacht kommt. Der Tagwert steigt hier von früher 129 auf 263. Die vorher nachts fliegende Flugzeugkategorie S5.2 mit 144 Flugbewegungen wurde völlig herausgenommen. Fraglich ist, wieso das gemacht worden ist, und wo die 144 hin verlegt worden sind.

Zur Veranschaulichung dient folgende Darstellung:



Routenbelegung W + O D18 KNG L, Nacht			
AzB - Gr	2005	2015	2020
S 5.1	0	0	3
S 5.2	11	0	10
S 6.1	18	18	24
S 6.2	48	65	0
S 6.3	14	200	37
S 7	294	92	890
<b>Summe</b>	<b>385</b>	<b>375</b>	<b>964</b>



Routenbelegung D25 KNG FGQ + W D18 KNG S + O D18 KNG S, Nacht			
AzB - Gr	2005	2015	2020
S 5.1	358	354	457
S 5.2	1646	1394	2170
S 6.1	1084	514	1123
S 6.2	162	400	0
S 6.3	157	1076	280
S 7	426	373	862
<b>Summe</b>	<b>3833</b>	<b>4111</b>	<b>4892</b>

Eine ähnliche Situation ergibt sich bei den nördlichen Abflugrouten, auch hier reduziert sich die nächtliche Flugroutenbelegung beziehungsweise steigt nicht verhältnismäßig an.

Diese nächtliche Flugroutenbelegung erscheint nur noch bei der Flugroute D 25, TAB-Nacht. Während hier vorher keine Flugbelegungen stattgefunden haben, sollen darauf nunmehr 2509 Flugbewegungen abgewickelt werden. Veränderungen ergeben sich auch bei der Flugroutenbelegung D 25, TAB, neu. Waren hier nachts früher 2011 Bewegungen eingestellt, ist in der neuen Planunterlage überhaupt keine Flugbewegung mehr auf dieser Flugroute nachts zu verzeichnen.

Es ist nicht ersichtlich, weshalb es zu diesen massiven Veränderungen der Flugbewegungen auf den einzelnen Flugrouten gekommen ist. Es macht nur eines sehr deutlich, dass durch Veränderungen in der Planung, die sich nur in wenigen Jahren ergeben haben, eine sehr unterschiedliche Ausgangslage bezüglich der Überflüge auf den verschiedenen Flugrouten in der Region ergeben kann. Auch wenn dies relativ wenig Auswirkungen auf die Fluglärmbeurteilung haben sollte, so wird doch aus dieser Plankarte sehr deutlich, dass nunmehr die Einwohner in Rüsselsheim und Bischofsheim durch nächtliche Überflüge wesentlich höher betroffen sind als das bisher in den Planunterlagen dargestellt wurde.

Auch weitere Einwohner, wie z. B. in Mörfelden-Walldorf und Darmstadt werden nur aufgrund der neuen Flugroutenbelegungen einer höheren Fluglärmbeeinträchtigung ausgesetzt werden.

Jedoch erscheint es mittlerweile als willkürlich, wann von einer Zunahme oder von einer Abnahme der Fluglärmbelastung im Jahre 2020 ausgegangen wird. Denn je nachdem, welche betrieblichen Regelungen die Vorhabensträgerin seiner Planung zugrundelegt, wird es zu einer Zu- oder Abnahme der Flugroutenbelegung und damit auch einer Zu- oder Abnahme der Fluglärmbeurteilung kommen. Da es zu jedem Zeitpunkt unterschiedliche Betriebsweisen geben wird und sich der Kenntnisstand, wie bestimmte flugbetriebliche Abläufe zu organisieren sind in einem ständigen Fluss sind, muss die methodische Herangehensweise der Auswirkungsprognosen als willkürlich bezeichnet werden.

Die Vorlage dieser geänderten Flugroutenbelegungen bestätigt die Einwohner in ihrer grundsätzlichen Kritik, dass die Fluglärmbeurteilung nicht nur anhand eines von der Vorhabensträgerin unterstellten flugbetrieblichen Szenarien errechnet werden darf. Denn dieses ist von betrieblichen Festlegungen gekennzeichnet, die variabel sind und jederzeit veränderbar sein werden. Eine auch nur annähernd für die Zukunft vorhersehbare Prognose der Fluglärmwirkungen kann durch diese Methode nicht bewerkstelligt werden.

## 1.4 DES-Flugstreckenbeschreibungen

In B 11 Kapitel 12 wird auf Seite 10 ausgeführt, dass durch die Neukonstruktion aller Flugstreckenbeschreibungen durch die DFS im April 2006 sich gegenüber früher verwendeten DESen auch für tatsächlich unveränderte Flugrouten leicht veränderte Flugstreckenbeschreibungen ergeben. Eine Erläuterung, weshalb es zu einer Neukonstruktion aller Flugstreckenbeschreibungen durch die DFS im April 2006 gekommen ist, findet man in den Planunterlagen nicht. Die neu konstruierten Flugstreckenbeschreibungen sind durch einen Vergleich der nun vorgelegten Unterlagen beziehungsweise den Abbildungen und den Flugroutenbeschreibungen zu erkennen. Die Änderungen führen vor allen Dingen dazu, dass eine Entbündelung bereits bestehender Flugrouten zeichnerisch dargestellt ist. So sind in einigen Bereichen nicht mehr starke Linien sondern eine Aufteilung der Linie zu erkennen. In manchen Bereichen kommen neue Flugrouten hinzu. Einige Flugrouten sind nicht mehr so dargestellt, wie sie noch in der ursprünglichen Planunterlage zu finden waren.

Unklarheiten ergeben sich aus der Textformulierung auf Seite 10) B 11 Kapitel 12: Hier ist davon die Rede, dass es bei unveränderten Flugrouten geblieben ist. Dies ist nicht nachvollziehbar. Ein Beispiel ergibt sich aus Seite 107) dieser Planunterlage. Bei der Routenbelegung Planungsfall 2020 Tag / Nacht Betriebsrichtung 25 (6 verkehrsreichste Monate) sind zwei neue Flugrouten erkennbar. Es handelt sich um WD18, BIBOS, L sowie W, D18, SOPRA, U.

Völlig unklar bleibt auch, welche Auswirkungen diese weitere Differenzierung beziehungsweise Neubelegung von Flugrouten auf die Fluglärm Betrachtung (Luftschadstoffbelastung, etc.) hat. Für die Einwender ist nicht ersichtlich, welche Auswirkungen eine solche differenzierte Betrachtung im Hinblick auf die Eingaben für das Berechnungssystem (der Lärm- und Luftschadstoff-)Berechnung haben wird. Es steht zu befürchten, dass hierdurch eine flächige Verteilung der Auswirkungen provoziert wird.

## 1.5 Südwestabdrehende Routen (Südumfliegung)

Weiterhin werden die südwestabdrehenden Routen in die Planungen eingestellt. Es handelt sich dabei um die Flugrouten, die derzeit vor allem im nächtlichen Flugverkehr genutzt werden. Dies erstaunt um so mehr, als das in dem Klageverfahren, welches die Fa. Ticono gegen die IST-Routen geführt hatte, vorgetragen worden war, dass die derzeitig über die Fa. Ticono stattfindenden Flugbewegungen am Tag auf diese südwestabdrehenden Routen gelegt werden könnten. Das beklagte Luftfahrtbundesamt hatte argumentiert, dass eine Verlagerung des Flugverkehrs auf diese Flugrouten nicht machbar sei. Ein zentrales Argument hierfür war, dass aus Sicherheitsgründen eine Zunahme des täglichen Flugverkehrs auf diesen Routen nicht hinnehmbar sei. In dem Urteil des VGH Kassel vom 24.10.2006, 12 A 2216/05 wird hierzu ausgeführt:

„Die Beklagte und die Beigeladene führen insoweit zu Recht an, dass bei Verwirklichung des klägerischen Vorschlags ein erheblicher Koordinierungsaufwand entstehen würde. Diese Argumentation lässt sich leicht nachvollziehen, weil dann neben der Koordination der An- und Abflüge auf den Parallelbahnen auch eine Koordination mit den Abflügen von der Startbahn 18 erforderlich wird. Ca. 1/3 dieser Abflugverfahren vereinen sich auf einem Abschnitt in südwestlicher Richtung auf den N-Routen.“ (juris, Rdnr. 80)

Die von der Fa. Ticona vorgeschlagene Belegung der Flugrouten im IST-Zustand wurde daher vom VGH Kassel abgelehnt. Ein weiteres ausschlaggebendes Argument war die Verlärmung der mit den N-Routen betroffenen Anwohner. Das Gericht ist der Auffassung, dass durch das aktuelle System der Routenführung und Routenbelegung die Abflüge unter Lärmschutzaspekten ausgewogen verteilt würden. Ca. 2/3 der Abflüge würden über die Startbahn 18 abgewickelt und von dort auf drei Routen aufgeteilt. Die restlichen Abflüge, also ca. 1/3 würden bei Westwind auf die Nordwestrouten, die ihrerseits in Tag- und Nachflugrouten unterteilt sind, aufgeteilt. Dieses ausgewogene System der Verteilung des Fluglärms würde bei Verwirklichung der Abflüge auf den N-Routen empfindlich gestört werden. Die Menschen, die jetzt den nächtlichen Fluglärm infolge der N-Routen hinnehmen müssen, würden auch noch mit dem am Tag verursachten Fluglärm belastet werden, obwohl ein Teil der insoweit betroffenen Bereiche bei Ostbetrieb auch durch die landenden Flugzeuge beeinträchtigt werden würden (VGH Kassel, a.a.O., juris, Rdnr. 81). Weiterhin führt das Gericht aus, dass die N-Routen nicht den gesamten verlagerten Verkehr aufnehmen könnten, sondern dass ein Teil der Abflüge auf die Startbahn 18 gelegt werden muss (vgl. S- und T-Routen), wie sich aus dem Ausbauplan ergebe. Hierbei hatte das Gericht noch die Flugroutenbelegungen zitiert, die den „alten“ Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt worden waren. Dies hätte zur Folge, dass die durch die südlichen Abflugrouten stark belasteten Wohngebiete eine weitere – und nach Ansicht des Gerichts vermeidbare – Beeinträchtigung hinnehmen müssten (VGH Kassel, a.a.O., juris, Rdnr. 82).

Legt man den vom Gericht für den IST-Zustand angesetzten Maßstab einer „ausgewogenen Flugroutenbelegung“ einer Betrachtung der Belastbarkeit einer Region mit Fluglärm zugrunde und geht davon aus, dass bereits in der IST-Situation eine Verschiebung von Fluglärm den Anwohnern nicht mehr zugemutet werden kann, weil dann die „Ausgewogenheit“ verloren geht, wird deutlich, dass eine Zunahme der Flugbewegungszahl von heute 500.000 Flugbewegungen auf 701.000/745.000 Flugbewegungen im Nahbereich eines Flughafens im dicht besiedelten Ballungsraum die Belastbarkeit der Anwohner übersteigt.

Werden die mit den neuen Planunterlagen vorgelegten Flugroutenbelegungen betrachtet, wird weiterhin deutlich, dass von einer ausgewogenen Flugroutenbelegung zum Schutz oder zum Ausgleich der betroffenen Anwohner nicht mehr gesprochen werden kann. Insbesondere die Reduzierung der D25 TAB FJ von 17.399 im IST-Zustand auf 1.184 im Planfall führt nach der Rechtsprechung des VGH Kassel zu einer unausgewogenen Flugroutenbelegung.

## 1.6 Mittlere Betriebsrichtungsverteilung

Zur Ermittlung der des Datenerfassungssystems zugrundeliegenden Betriebsrichtungsverteilung wurden für die 10 Jahre bis zum Basisjahr 2005 die mittlere Betriebsrichtungsverteilung bestimmt. Schon diese Methode wurde im bisherigen Planfeststellungsverfahren zu Recht kritisiert. Aus den nun vorgelegten Änderungen ergibt sich, dass offensichtlich die Betriebsrichtungsverteilung für den Tagbetrieb identisch geblieben sein soll, nachts jedoch eine Änderung vorliegt.

bisher 81 % für 25-Betrieb	jetzt 75 % für 25-Betrieb
vorher 19 % für 07-Betrieb	jetzt 23% für 07-Betrieb

Da sich die Betriebsrichtungsverteilung nicht nur aus nicht vorhersehbaren Determinanten zusammensetzt (z. B. Windverhältnisse), sondern ein sehr großer Spielraum seitens des Flughafenbetreibers besteht, wie Starts und Landungen abgewickelt werden, hätte bereits an dieser Stelle keine punktgenaue Prozentualangabe als Basisgrundlage für die weiteren Berechnungen dienen dürfen. Vielmehr hätte hier schon ein Spielraum betrachtet werden müssen, wie sich Betriebsverteilungsrichtungen verändern können. Immerhin beträgt die Abweichung nachts bereits 4 % gegenüber der ursprünglichen Planung. Dies hat wiederum Auswirkungen für die Prognosen der Lärmauswirkungen. Unterstellt man einen geringeren 07-Betrieb, so wirkt sich dies auch für die Lärmbetroffenen negativ bei der Berechnung der Lärmauswirkungen aus. Denn vermeintlich müsste es auch dann zu einer geringeren Lärmbeeinträchtigung führen. Dies erscheint als willkürliche Festlegung, die sich von Jahr zu Jahr ändern kann. Auf einer solchen Grundlage ist es wissenschaftlich und methodisch nicht haltbar weiterzuarbeiten.

Diese Betriebsrichtungsverteilung wird auch bei der Lärmberechnung zu Grunde gelegt (Seite 24, G 10.1).

Die so ermittelte Betriebsrichtungsverteilung bildet nicht die tatsächliche Situation, wie sie am Flughafen in Frankfurt seit langen Jahren Praxis ist, ab. Aus diesem Grund kann dieser statistische Wert nicht als Grundlage für die Fluglärm-betrachtungen herangezogen werden. Hierzu hat schon das RP Darmstadt im Anhörungsbericht festgestellt, dass die tatsächliche Betriebsrichtungsverteilung die maßgebliche Berechnungsgrundlage bei fehlender separater Betrachtung beider Betriebsrichtungen bildet. Dies veranschaulicht, welche Bedeutung der Herleitung der Betriebsrichtungsverteilung für die Fluglärm-betrachtungen zukommt. Das RP Darmstadt schlägt daher vor, dass anhand behördlicher Überwachungsdaten nachvollzogen werden soll, ob in die Lärmberechnungen die tatsächlichen Verhältnisse zutreffend eingeflossen sind (Seite 555 des Anhörungsberichtes vom 29.09.2006). Bislang ist den Einwendern nicht bekannt, ob eine solche Überprüfung stattgefunden hat. Es wird daher



beantragt.

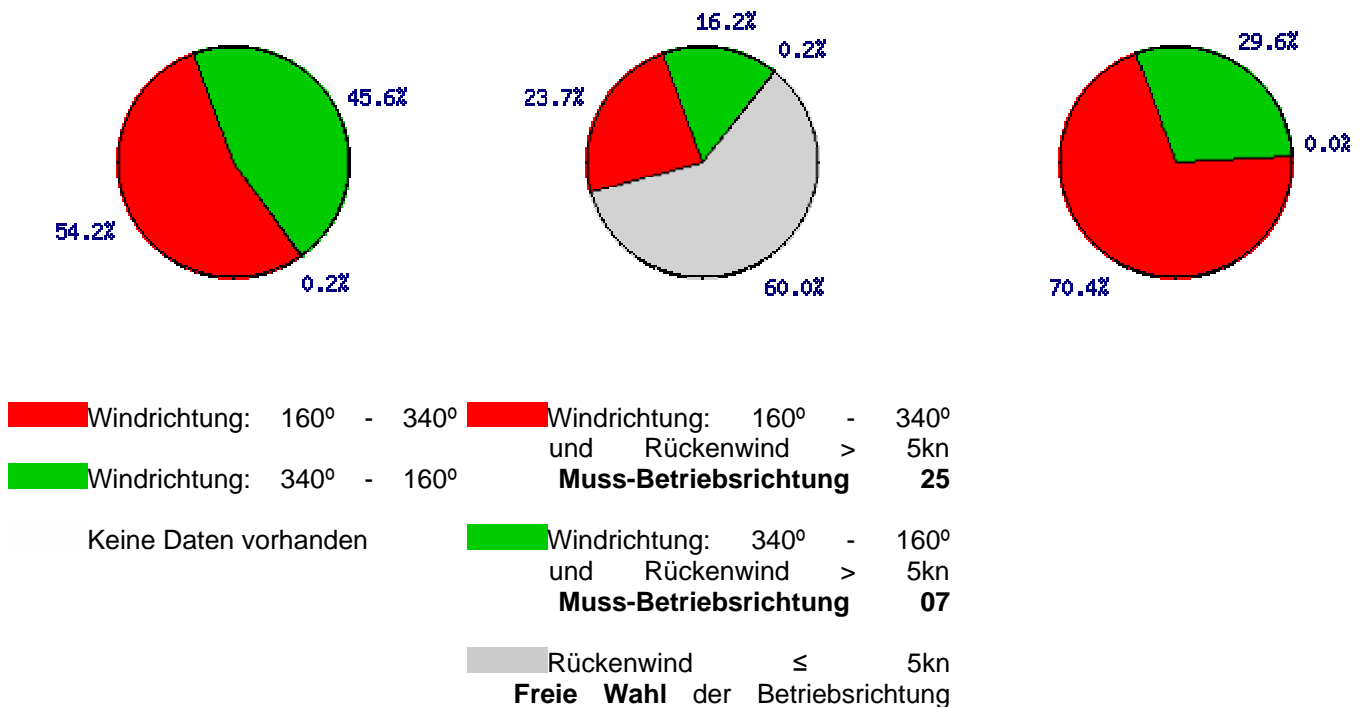
die der Fluglärmbeurteilung zugrundegelegte Betriebsrichtungsverteilung durch behördliche Überwachungsdaten nachzuvollziehen und mit den von der Vorhabensträgerin eingestellten Werte abzugleichen. Die Untersuchung ist durch Übersendung der Datei an die im Briefkopf angegebene Adresse zu senden. Sollte dies nicht möglich sein, wird um Übersendung einer Kopie gebeten.

Seit 2004 finden Aufzeichnungen durch die DFLD statt, die im Internet einsehbar sind ([www.dfdl.de](http://www.dfdl.de)). Anhand dieser Aufzeichnungen ist eine Tendenz zu erkennen, dass vermehrt Ostbetrieb stattfindet. Aus diesem Grund wird die Forderung nach einer Betrachtungsweise nach der 100/100-Regelung untermauert.

### 1.7 Freie Wahl der Betriebsrichtung größer als 50 %

Gravierender ist jedoch, dass durch die Aufzeichnungen der DFDL belegt wird, dass es sich bei der Wahl der Betriebsrichtung durch die Vorhabensträgerin nicht um eine wetterbedingte und technische Konstante handelt, sondern vielmehr in einem erheblichen Maße eine unternehmensbedingte Entscheidung darstellt.

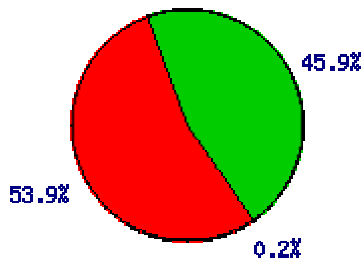
#### 1. Beispiel: 2005 - Runway 25/07



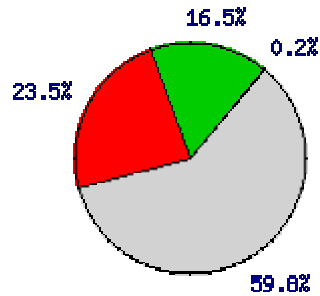
Keine Daten vorhanden

## 2. Beispiel: 2006 Runway 25/07

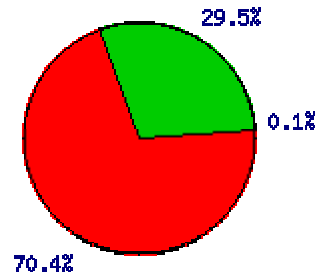
Windrichtung



Entscheidungsgrundlage



Betriebsrichtung



■ Windrichtung: 160° - 340°  
■ Windrichtung: 340° - 160°

Keine Daten vorhanden

■ Windrichtung: 160° - 340° und Rückenwind > 5kn  
**Muss-Betriebsrichtung 25**  
■ Windrichtung: 340° - 160° und Rückenwind > 5kn  
**Muss-Betriebsrichtung 07**

■ Rückenwind ≤ 5kn  
**Freie Wahl** der Betriebsrichtung

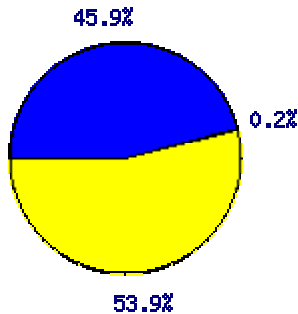
Keine Daten vorhanden

■ Betriebsrichtung 25  
■ Betriebsrichtung 07

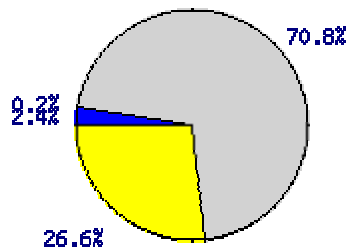
Keine Daten vorhanden

## Runway 18/--

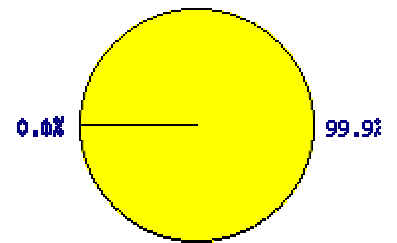
Windrichtung



Entscheidungsgrundlage



Betriebsrichtung



<p> Windrichtung: 90° - 270°</p> <p> Windrichtung: 270° - 90°</p> <p>Keine Daten vorhanden</p>	<p> Windrichtung: 90° - 270° und Rückenwind &gt; 10kn <b>Muss-Betriebsrichtung 18</b></p> <p> Windrichtung: 270° - 90° und Rückenwind &gt; 10kn <b>Muss-Betriebsrichtung --</b></p> <p> Rückenwind ≤ 10kn <b>Freie Wahl</b> der Betriebsrichtung</p> <p>Keine Daten vorhanden</p>	<p> Betriebsrichtung 18</p> <p> Betriebsrichtung --</p> <p>Keine Daten vorhanden</p>
--	---	--

Ähnlich sieht die Situation im Jahr 2006 aus (vgl. Beispiel 2), die ebenfalls auf der Homepage des DFLD veröffentlicht ist. Deshalb können die Fluglärmrechnungen nicht auf einem statistischen Mittel der Betriebsrichtungsverteilung der letzten 10 Jahre ermittelt werden.

Vielmehr muss der Fluglärmrechnung die 100/100 – Regelung zugrunde gelegt werden.

Die bereits im Erörterungstermin von Einwendern bzw. Gutachtern vorgenommene Kritik zur Ermittlung der standardisierten Betriebsrichtungsverteilung wird durch die nun vorgelegte geänderte Betriebsrichtungsverteilung untermauert und bedarf nochmals einer sehr gründlichen Revision dahingehend, ob diese Methode geeignet ist, die Grundlage aller Auswirkungsprognosen zu bilden.

## 1.8 Weitere Einwendungen zu den Planungsgrundlagen

### • Herleitung DES Ist – Situation (Seite 11, B 11, Kapitel 12)

Bei der Herleitung der DES Ist-Situation wurde auf das nunmehr geltende Basisjahr 2005 hin aktualisiert. Hier fällt vor allen Dingen auf, dass nach wie vor davon ausgegangen wird, dass der Lärm von Hubschraubern und Propellerkleinflugzeugen als lärmphysikalisch ohne Relevanz bewertet wird. Offensichtlich auf Grund neuerer Daten wurde der ursprüngliche Anteil von 0,5 % auf 0,2 % gesenkt. Es fehlt allerdings eine Erläuterung, wie es zu einem weiteren Rückgang dieser Flugbewegungen (Hubschrauber und Propellerkleinflugzeugen) gekommen ist. Für die betroffenen Einwander ist ein solcher Rückgang nicht nachvollziehbar, da weiterhin, insbesondere für die Anwohner im Nahbereich des Flughafens, eine erhebliche Belästigung von diesen Flugbewegungen ausgeht.

Es ist nicht hinzunehmen, dass aufgrund des geringen Anteils an der gesamten Flugbewegungsanzahl diese Flugbewegungen völlig unberücksichtigt bleiben. In lärmphysikalischer Hinsicht mag dies bei den Berechnungen völlig untergehen. Für die Betroffenen bedeutet doch jeder Hubschrauberüberflug eine erhebliche Belästigung, da hier völlig andere Fluggeräusche hervorgerufen werden, die neben der reinen akustischen Wahrnehmung auch noch ein Bedrohungspotential mit sich bringen. Auch im Hinblick auf die sicherheitsrelevanten Aspekte müssen gerade diese Flugbewegungen einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden.

### • Herleitung DES-Prognose Nullfall 2020

Die Änderungen in diesem Kapitel ergeben sich vor allen Dingen aus der Aktualisierung des Prognosehorizontes und der durch die Luftverkehrsprognose geänderten Flugbewegungszahlen. Da schon das zugrundegelegte Luftverkehrsprognosegutachten methodisch nicht haltbar ist, ergibt sich daraus zwangsläufig, dass die hier vorgenommenen Berechnungen fehlerhaft sind. Der Planungsnullfall wurde nicht prognostiziert, sondern von der Antragstellerin vorgegeben.

Selbst wenn man unterstellt, dass die hier zugrundegelegte Methodik richtig wäre, ergeben sich weitere Unklarheiten. Bei einem Vergleich mit der ursprünglichen Planunterlage ergibt sich bei dem Faktor zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Anteile der Betriebsrichtungen 07 und 25 am Flugbetrieb der sechs verkehrsreichsten Monate während der Tag- / und Nachtzeit ein völlig veränderter Wert.

Während die anderen Werte weitgehend gleich geblieben sind, ist hier eine Veränderung um das drei- bis vierfache zu verzeichnen. Hieraus ergeben sich dann logischerweise auch völlig veränderte Hochrechnungsfaktoren (FZ):

Während der FZ (BR 25), nachts von vorher 145,3428 auf 139,2124 sinkt steigt der FZ (BR 07), nachts von vorher 34,0928 auf 41,5829.

Dies ist aufklärungsbedürftig sowohl was das Zustandekommen dieses Wertes betrifft als auch die sich hieraus ergebenden Konsequenzen. Für einen Einwander ist

dies aus der Planungsunterlage heraus nicht erkennbar beziehungsweise nicht schlüssig dargelegt, weshalb es zu diesen gravierenden Veränderungen gekommen ist. Es bleibt verborgen, wie sich das auf die Fluglärmproblematik in der Region auswirkt aber vor allem auch im Hinblick auf die einzelnen Lärmbetroffenheiten der Einwender.

- **Vom „Roh-DES“ zum „DES-Prognose Nullfall 2020 (Seite 14, B 11, Kapitel 12)“**

In diesem Kapitel wurde gegenüber der ursprünglichen Fassung ein Spiegelstrich neu hinzugefügt. Bei der Erstellung der Datenerfassungssysteme für die Prognosefälle wurde offenbar an einer wesentlichen „Stellschraube“ gedreht. Es wird ausgeführt, dass es zu einer Eliminierung von Nullbelegungen gekommen sei. Es wird ausgeführt, dass im Rahmen der Ergebnisse der Simulation aus G18 sowohl von der Startbahn 18 als auch vom Parallelbahnsystem teilweise Flugrouten nicht belegt wurden, obwohl diese heutzutage regelmäßig genutzt werden. Da auch 2020 davon auszugehen sei, dass diese weiterhin genutzt werden, wurden diese Routen mit Flugbewegungen belegt.

Unklar ist, weshalb bislang diese Flugrouten nicht belegt wurden und welche Konsequenzen dies im Hinblick auf die ursprüngliche DES hat. Zu klären ist, weshalb nicht bereits in der ursprünglichen DES diese Flugrouten belegt worden sind. Es fehlt eine Erklärung, weshalb es jetzt für notwendig erachtet wird, diese Flugrouten zu belegen. Es bleibt auch unklar, um welche Flugrouten es sich hierbei handelt. Auch ein Blick auf die Abbildungen im B 11 Kapitel 12 hilft hier nicht weiter.

In einem anzuberaumenden Erörterungstermin sollte dies vom Vorhabensträger im Detail dargestellt und erläutert werden. Aufklärung bedarf es weiterhin, welche Auswirkungen dies wiederum auf die Auswirkungsberechnungen mit sich bringt. Um dies für die Einwender nachvollziehbar zu machen, muss die Frage geklärt werden, ob und wie es zu Neuverlärmungen hierdurch kommt beziehungsweise wie dies Eingang in die Lärmberechnungen gefunden hat.

Ohne weitere Begründung wurde eine weitere Veränderung eingeführt. Aus dem 4. Spiegelstrich auf Seite 14) geht hervor, dass der Planungsflugplan für die typischen Spitzentage des Prognose Nullfalls 2020 keine Starts von Turboprops vorsehe. In den ursprünglichen Unterlagen waren jedoch Starts von Turbopros vorgesehen (vgl. Seite 14 B 11 Kapitel 12 vom 06.09.2004).

- **Herleitung DES Planungsfall 2020 (Seite 15 B 11 Kapitel 12)**

Auch hier wurden die ursprünglichen Daten im Hinblick auf die von uns nicht akzeptierte Luftverkehrsprognose (G8) vorgenommen. Völlig unklar bleibt hierbei wiederum, wie es zu den Veränderungen bei dem Hochrechnungsfaktor (FZ) gekommen ist. Während es bei diesem Hochrechnungsfaktor bezüglich der Tagwerte annähernd gleich geblieben ist, gibt es gravierende Unterschiede bei den Werten nachts:

FZ (BR 25), nachts vorher 143,5715      jetzt 138,0994

FZ (BR 07), nachts vorher 33,6773      nachts 41,2505

Während in der Betriebsrichtung 25 es zu einer Reduzierung dieses Faktors kommt, wird dieser Faktor in der Betriebsrichtung 07 wesentlich erhöht.

Auch hier kommt es zu der klärungsbedürftigen Eliminierung von Nullbewegungen auf bestimmten Flugrouten (Seite 16, B 11 Kap. 12) sowie um die Tatsache, dass keine Flugbewegungen von Turbopros vorgesehen werden (Seite 17, B 11 Kap. 12). Die klärungsbedürftigen Konsequenzen ergeben sich ebenso wie bei der Herleitung des Prognose Nullfalles.

- **Modelltage (Seite 110, B 11 Kapitel 12)**

Nach den Ausführungen der Vorhabensträgerin sollen die Modelltage die Datengrundlage für die verschiedenen Auswirkungsprognosen, wie z. B. Luftschadstoffemissionsberechnungen, Roll-/ Bodenlärm bilden.

Die Herangehensweise zur Bildung der sogenannten Modelltage ist nach wie vor nicht nachvollziehbar dargestellt. Es wird weiterhin von der Vorhabensträgerin ausgeführt, dass die Realflugdaten des typischen Spitzentages 2005 so modifiziert wurden, dass sie den Verkehrsmix und die relative Bahn- und Routenverlegung der sechs verkehrsreichsten Monate (DES als weitere Eingangsgröße) weitgehend widerspiegeln.

Anhand der dann folgenden tabellarischen Abbildungen ist nicht erkennbar, wie modifiziert wurde und weshalb von einer „weitgehenden“ Widerspiegelung die Rede ist. Es ist nach wie vor davon auszugehen, dass die Eingangsdaten fehlerhaft ermittelt worden sind und daher die Planungsgrundlage „Modelltag“ nicht geeignet ist, um die Auswirkungen, insbesondere zum Roll- und Bodenlärm sowie zur Luftschadstoffemissionsberechnung, zugrunde zu legen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass es zu erheblichen höheren Belastungen für die angrenzenden Ortsteile im Nahbereich des Flughafens kommen wird.

- **Beschreibung der Endanflugverfahren nicht nachvollziehbar**

Die Beschreibung der Endanflugverfahren sind in sich widersprüchlich. Die Zwischenanflughöhe wird mit 4000ft angegeben; diese Höhe wird bei 3° Gleitwinkel in einer Entfernung von ca. 21 km erreicht. Eingedreht wird grundsätzlich in oder oberhalb der Zwischenanflughöhe, ein Einfädeln in einer Entfernung von weniger als 21 km ist daher nur in einer Zwischenanflughöhe von unter 4000 ft möglich. Die Angabe eines Beginns des Einfädelbereichs von 18520 m ist daher nicht konsistent zu einer Zwischenanflughöhe von 4000 ft.

Tatsächlich zeigen auch beim DFLD abrufbare Anflugprofile, dass ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Abflüge in einer Zwischenanflughöhe von 3000 ft erfolgt. Um welche Kategorie von Flugzeugen es sich handelt, ist unklar, jedoch ist zu vermuten, dass es sich hier vor allem um Flugzeuge der Wirbelschleppenkatgorie „Heavy“ handelt. Die Lärmimmissionen im Zwischenanflugbereich werden daher systematisch unterschätzt. Mit einer Auswertung der Flugspurenaufzeichnung und dem Abgleich mit den Fluglärmrechnungen muss nachvollzogen werden, ob der Lärm kleingerechnet

worden ist. Die Lärmberechnung muss zumindest anteilig Zwischenanflüge in einer Höhe von 3000 ft berücksichtigen (vgl. auch Beispiel unter Ziffer 2.3.1 in dieser Einwendung).



- **Flugzeugmuster und deren Triebwerksbestückung (B 11.18.3)**

In Tabelle 5-7 in B11.18.3, S. 38 wird die Verteilung der Flugzeugtypen im Planungsfall 2020 aufgezeigt. Vergleicht man diese Tabelle mit der entsprechenden Tabelle in B11.13.1 „alt“, S. 24 fällt auf, dass eine Vergleichbarkeit nahezu unmöglich ist, da sich sowohl nicht nur die Flugzeugtypen maßgeblich verändert haben, sondern auch die Darstellung der Anteile.

- **Bestimmung des typischen Spitzentages und der typischen Spitzenstunde (Einwendungen zu B11, Kap. 3)**

In dem Kapitel „Bestimmung des typischen Spitzentages und der typischen Spitzenstunde“ sind auf Seite 14 aktuellere Abbildungen dargestellt worden. Die Bewertung auf Seite 15 ist weitgehend identisch geblieben, obwohl sich aus den Abbildungen durchaus andere Bewertungen ergeben. So wird z.B. an der Bewertung festgehalten, dass am Wochenende regelmäßig weniger Bewegungen zu verzeichnen sind als an den meisten Wochentagen. Vergleicht man jedoch die Abbildungen 3-4 in dem jetzt vorliegenden Gutachten und in dem Gutachten vom 20.08.2004, wird deutlich, dass in der abgebildeten Beispielswoche am Sonntag, den 10.07.2005, mehr Flugzeuge geflogen sind, als dies am Dienstag, den 05.07.2005, der Fall war. Die getroffene Aussage konnte aus der Abbildung 3-4 des alten Gutachtens abgeleitet werden. Sie trifft jedoch nicht mehr zu, wenn sie aus der Abbildung 3-4 des neuen Gutachtens abgeleitet wird. Als weiteres Beispiel lässt sich der Vergleich zwischen Samstag, den 09.07. und Montag, den 04.07.2005, heranziehen. Auch hier sind die Flugbewegungszahlen am Samstag höher als am Montag. Daher muss aus dieser Abbildung abgeleitet werden, dass mittlerweile am Wochenende genauso viel geflogen wird wie z.B. montags und dienstags.

## 2. Fluglärm Auswirkungen

### 2.1 Anforderungen an ein Schutzkonzept

Das von der Antragstellerin vorgelegte Schutzkonzept ist unhaltbar. Hier einfach das alte G12.2 den neuen Planfeststellungsunterlagen beizufügen, ist in Anbetracht des durchgeführten Erörterungstermins und den hierzu ergangenen Aufklärungsschreiben und vor allem, die bereits hierzu abgegebene Stellungnahme der „Synoptiker“ vom 13. November 2006 nicht mehr nachvollziehbar. Hierzu wird auf die „Stellungnahme zu den aktualisierten lärmmedizinischen Gutachten G12.1 und G12.2“ von FBB-Maschke, vom 09.03.2007 Bezug genommen und die dortigen Ausführungen zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht.

Die Planfeststellungsunterlagen sind aber auch deshalb unvollständig, weil Lärmkonturen, wie sie vom bereits beschlossenen, aber noch nicht verkündeten, novellierten Fluglärmschutzgesetz für die Tag- und Nachtschutzzonen vorgesehen sind, den Planfeststellungsunterlagen nicht beigefügt worden sind. Auch wird das Schutzkonzept des passiven Lärmschutzes sowie die Außenbereichsentschädigung des novellierten Fluglärmschutzgesetzes nicht dargestellt. Für die Einwender ist nicht

ersichtlich, ob sie von einem möglichen am Fluglärmenschutzgesetz ausgerichteten Schutzkonzept erfasst sind. Die Antragstellerin wäre hierzu jedoch verpflichtet gewesen, da davon auszugehen ist, dass das Fluglärmenschutzgesetz noch vor dem avisierten Planfeststellungsbeschluss in Kraft treten wird.

Das neue wie das alte Fluglärmenschutzgesetz sind reine Entschädigungsgesetze, die die Schwelle zur Enteignung markieren. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass in den drei Anläufen, die in den letzten drei Legislaturperioden zur Novellierung des Gesetzes genommen wurden, die Frage der Zumutbarkeit von Fluglärm eine Rolle in den Diskussionen gespielt hat. Die Festsetzungen sind letztlich das Ergebnis politischer Kompromisse und nicht das Ergebnis der Übernahme von Empfehlungen von Sachverständigen. So findet sich in der Begründung des Gesetzesentwurfs wenig zur Ableitung der Grenzwerte. Auch ist die jetzige Fassung gegenüber dem Entwurf der rot-grünen Koalition abgeschwächt. In dem damaligen Entwurf wurden beispielsweise die nächtlichen Maximalpegel auf 4 begrenzt.<sup>13</sup>

Fakt ist, dass wesentlich modernere Konzepte vorlagen, wie das der Fluglärmstudie des Deutschen Institutes für Luft- und Raumfahrt (DLR) zu Grunde liegende Konzept zur Ermittlung der nächtlichen Belastung, dass Pegelhöhe und Häufigkeit zu einander in Bezug setzt. Es ist international übereinstimmende Meinung, dass ein solcher Ansatz vorzugswürdig ist, da jedes einzelne Ereignis zu einer Störung des Nachtschlafes beiträgt. Jedes nächtliche Flugereignis hat ein bestimmtes „Aufweckpotential“. Der Ansatz der Studie ist unstreitig ein guter, wenngleich über die statistisch-mathematische Verlässlichkeit der Studie (interne und externe Validität) Uneinigkeit besteht. Dies gilt sowohl für die Übertragbarkeit auf die Allgemeinbevölkerung aufgrund der geringen Probandenzahl und den rigiden Ausschlusskriterien bei der Probandenauswahl als auch für die Frage, ob, wie in der Studie, auf die mittlere oder die individuelle Aufweckwahrscheinlichkeit abzustellen ist. Bisher war das Schutzziel von einem zusätzlichen nächtlichen Erwachen auf das Individuum bezogen. Die DLR betrachtet mittlere Aufweckwahrscheinlichkeit, d.h. statistisch und tatsächlich wachen einzelne Personen zwei- oder dreifach auf, andere u. U. gar nicht. Maschke schlägt in seiner Stellungnahme vom 09.03.2007, S. 53 ff. unter Ziffer 6.4.3 vor, zur Einhaltung des Schutzziels bei Anwendung der Feldkurve der DLR-Studie ein Aufweckpotential von 30 % (statt 100 %) genügen zu lassen, oder aber die insoweit „empfindlichere Laborkurve“ mit 100 % zu verwenden.

---

<sup>13</sup> An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass die Schweizerische Lärmschutzverordnung durch Entscheid des Bundesgerichtes vom 8. Dezember 2000 – Dock Midfield für nicht anwendbar erklärt wurde, da die dort vom Bundesrat festgesetzten Immissionsgrenzwerte von Empfehlungen der Eidgenössischen (Sachverständigen-)Kommission abwichen und eine Erhöhung der Grenzwerte vorgenommen worden war, ohne dass dies wissenschaftlich begründbar gewesen wäre, Urteilsabschrift S. 147 ff.- Akzessorische Überprüfung des Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen, Ziffer 41. ff , Zitat Ziffer 44:“ Resultat des geschilderten Werdeganges ist, dass die vom Bundesrat für die Landesflughäfen erlassenen Belastungsgrenzwerte mit den von der Eidgenössischen Kommission vorgeschlagenen kaum mehr etwas gemein haben. [...] Weder der Bundesrat noch das UVEK haben je zum Ausdruck gebracht, dass die Grenzwert-Vorschläge der Eidgenössischen Kommission aus dem Jahre 1997 nicht dem damaligen Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung auf dem Gebiet der Auswirkungen von Fluglärm auf den Mensch entsprochen hätten. Aus der Vernehmlassungsvorlage des UVEK und aus Verlautbarungen des Bundesrates ergibt sich vielmehr, dass vor allem ökonomische Überlegungen Anlass zu den umstrittenen Erhöhungen gaben.“

Uneinigkeit besteht auch noch darüber, ob, wie bei der Auswertung der Studie angenommen, fluglärminduzierten und sonstiges Erwachen voneinander unabhängige Ereignisse sind. Diese Mängel bzw. Unsicherheiten sind aber beherrschbar, wenn man entsprechende Einschränkungen vornimmt.

Stattdessen wurde, ein Schutzkonzept verwendet, dass international seines gleichen sucht und dessen Herleitung heutigen wissenschaftlichen Anforderungen nicht mehr genügt. Das zeigt sich an der Zahl von nur zwei männlichen Probanden in der sogenannten Concord-Studie, die letztlich als Beleg für die Ableitung des Maximalpegelkonzeptes gedient hat, wie im Erörterungstermin u.a. am 17. November 2005 (s. Wortprotokoll) herausgearbeitet wurde.

Zeitgemäße Ansätze wie das der DLR-Studie zugrunde liegende Konzept wurden nicht verwendet. Es steht außer Frage, dass dieser Ansatz vorzugswürdiger ist als der im jetzt verabschiedeten Gesetz verwandte Ansatz, der von der Rechtsprechung zwar über Jahrzehnte gebilligt wurde, durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Berlin-Schönefeld aber wohl endgültig überholt ist (Urteil vom 16. März 2006, Az: 4 A 1075.04, Rz 299).

Inwieweit das am 13.12.2006 vom Bundestag verabschiedete Fluglärmenschutzgesetz den Anforderungen der Rechtsprechung genügt, ist noch völlig offen. Die Verfassungskonformität des Gesetzes ist zweifelhaft. Hierzu wird auf das Schreiben der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an Herrn Bundespräsidenten Horst Köhler vom 13. Februar 2007 verwiesen, abrufbar unter

<http://www.dfld.de/Presse/PMitt/2007/070213c.pdf>

das vollinhaltlich zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht wird.

Auch wenn die Auseinandersetzung um die gesundheitlichen Wirkungen von Fluglärm mit der Novellierung des Fluglärmenschutzgesetzes nicht beendet ist, stellt sich neben der Frage der unmittelbaren Gesundheitsgefährdung die weitere Frage, wie mit all denjenigen im Planfeststellungsverfahren umzugehen ist, die „lediglich“ erheblich belästigt werden. Vor bereits 17 Jahren hatten Leibholz/Rinck in dem Grundgesetz-Kommentar folgendes formuliert (Art. 2, Rdnr. 511, Oktober 1990):

„Nicht hinreichend geklärt ist bislang die weitere Frage, ob sich die aus Art. 2 Abs. II folgende Schutzpflicht ausschließlich auf einen Schutz der körperlichen Unversehrtheit in biologisch-physiologischer Hinsicht beschränkt oder ob sie sich auch auf den geistig-seelischen Bereich, also das psychische Wohlbefinden erstreckt oder sogar das soziale Wohlbefinden umfasst (BVerfGE 56, 73ff.). Wird der Begriff der körperlichen Unversehrtheit in Art. 2 Abs. II mit dem der Gesundheit gleichgesetzt, wie ihn die Weltgesundheitsorganisation in ihrer Satzung vom 22.7.1946 definiert hat, dann wären Fluglärmfolgen nicht nur wegen somatischer, sondern bereits wegen solcher psychischer und das soziale Wohlbefinden beeinträchtigender Auswirkungen zu bekämpfen, die über die Grenzen des sozial Adäquaten hinausgehen. Denn in der genannten Satzung wird als Gesundheit „der Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen“ bezeichnet. Als gesundheitliche Beeinträchtigung in diesem Sinne wäre Fluglärm schon deswegen geeignet, weil er die Kommunikation im weitesten Sinne stört, den Erholungswert des Zuhause herabsetzt, Konzentration und Aufmerksamkeit

mindert, Nervosität und Irritiertheitsgefühle verursacht sowie Erschrecken, Verärgerung und Furchtassoziationen auslöst (BVerfGE 56, 74).“

In ihrer Charta von Ottawa definierte die WHO im Jahr 1986 „Gesundheit als ein befriedigendes Maß an Funktionsfähigkeit in physischer, psychischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht und von Selbstbetreuungsfähigkeit bis ins hohe Alter. Diese Definition berücksichtigt die Tatsache, dass der Mensch eine biopsychosoziale Einheit darstellt.

Mittlerweile wird davon ausgegangen, dass der Schutzbereich des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit das Freisein von Störungen der körperlichen Gesundheit im physiologisch-biologischen Sinn, das Freisein von psychischen Krankheiten sowie unabhängig vom Vorliegen körperlicher oder seelischer Schmerzen das Freisein von potentiell pathogenen Störungen der körperlichen Integrität, umfasst (vgl. hierzu: Dr. Christian Heitsch, Hand-Out, Speyerer-Planungsrechtstage 2007, S. 2; vgl. hierzu auch: Ekardt/Seidel, NVwZ 2007, 421 (424)).

Heute sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse soweit gediehen, dass eine Trennung von somatischen und psychischen Auswirkungen von Fluglärm nicht voneinander zu trennen sind. Die Belästigung bzw. die erhebliche Belästigung ist keineswegs so zu verstehen, dass von dieser keine gesundheitlichen Gefahren ausgingen. Kennzeichnend für die Belästigung ist lediglich, dass diese sich erst langfristig in einem erhöhtem Gesundheitsrisiko ausdrückt. Deshalb umfasst Art. 2 Abs. 2 Satz 2 GG den Schutz vor erheblichen Belästigungen. International werden diese Personen als „Highly annoyed“ bezeichnet.

Um eine Einordnung vornehmen zu können, muss vor allem die vom regionalen Dialogforum vorgelegte „Belästigungsstudie“ in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt werden. Die Studie stellt die bislang einzige Studie zu Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt am Main dar. Gesundheitliche Aspekte wurden zwar in der Vorstudie erhoben, jedoch in der Hauptstudie nicht weiter verfolgt. Dies geschah zum einen wegen Problemen bei der Erhebung, aber auch aus Kostengründen.

Da der Gesetzgeber nun von seiner Rechtsetzungsmöglichkeit Gebrauch gemacht hat, ist er bestrebt, seine Regelungen angesichts der im Vergleich zum „alten“ Fluglärmschutzgesetz niedrigeren Lärmgrenzwerten als fortschrittlich für die Betroffenen darzustellen. Dies ist aber ein Trugschluss. Denn zum einen war die Rechtsprechung bzw. die Genehmigungspraxis der Planfeststellungsbehörden bereits sehr viel weitreichender und differenzierter. Dies hat auch Niederschlag in dem Fluglärmschutzgesetz gefunden, denn in § 13 wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass weitergehende Planfeststellungsbeschlüsse Bestand haben und etwa keinesfalls eine Herabsetzung bestehende Schutzkonzepte verlangt werden kann. Das Gesetz ist undifferenziert, da es die Art der Flugbewegungen nur unzureichend abbildet. Die so genannten NAT-Werte führen dazu, dass nächtliche Spitzenpegel, die den gesetzlichen

Pegel überschreiten, unberücksichtigt bleiben, wenn deren Anzahl weniger als 6 beträgt. Zum nächtlichen Aufwachen tragen selbstverständlich auch Flugereignisse unterhalb der im Fluglärmgesetz beschriebenen Spitzenpegel bei. Gerade an einem großen Verkehrsflughafen wie dem Frankfurter Flughafen dürfte kaum eine Betriebssituation vorhanden sein, in dem es nur wenige Überflüge mit Pegeln von um die 75 dB(A) gibt. Die Masse der Flüge bewegt sich im Umfeld des Flughafens bei geringeren Pegeln und einer weit größeren Häufigkeit. Daher hätte Schutzkonzepten der Vorzug gegeben werden müssen, die jedem einzelnen Flugereignis ein bestimmtes Potential zuordnen, ein Aufwachen auszulösen (Aufweckpotential). In Ermangelung besserer Größen wird hierzu inzwischen das so genannte Aufweckpotential verwendet. Daher muss insbesondere dem aktiven Schallschutz eine erhebliche Bedeutung zu gemessen werden.

Die Herabsetzung der Grenzwerte um zweistellige dB-Zahlen scheint auf dem ersten Blick beachtlich, auf den zweiten Blick sollte man aber dem Grundsatz huldigen: kein Grenzwert hat eine Aussagekraft ohne Angabe des Berechnungsverfahrens. Hier ist zu berücksichtigen, dass die alte AzB von wesentlich lauterer Flugzeugen ausging. Da die Flugzeuge im Verlauf der letzten 30 Jahre leiser geworden sind, wird dieses auch in den Anleitungen zu Berechnung von Fluglärm berücksichtigt. Diese ist mehrfach angepasst worden durch die AzB 84, AzB 99 und zuletzt die AzB 06 (Entwurf). Auch bei herabgesetzten Grenzwerten sind dadurch wesentlich mehr Flugbewegungen zulässig.

Die Möglichkeiten, mehr Flugzeugbewegungen bei geringeren Pegeln abzuwickeln und dadurch das gesundheitliche Risiko auf gleichem Gefährdungsniveau zu erhalten, sind aber nach neueren Erkenntnissen begrenzt. Hierzu liefert gerade die Belästigungsstudie im Auftrag des RDF interessante Ergebnisse. Das Konzept des Lärmteppichs bei geringeren Pegeln und hohen Flugbewegungszahlen funktioniert demnach gerade nicht. Ergebnis der Studie ist unter anderem, dass den Pausen bzw. den lärmfreien Zeiten erhebliche Bedeutung zukommt, Kurzfassung S. 6. vorletzter Absatz:

„Vielmehr zeigen die Ergebnisse dieser Untersuchung eine engere Beziehung zur Anzahl der Überflüge mit einem Maximalpegel größer 55 dB (A) (NAT<sub>55</sub>) und der damit verbundenen Verkürzung von Ruhezeiten als zur Lautheit (Maximalpegel) der einzelnen Flugverkehrsgeräusche. Dies gilt insbesondere für die Tagesrandzeiten. Das heißt, dass auch die Häufigkeit von Überflügen *unter* einem Maximalpegel von 70 dB (A) in das Belästigungsurteil einfließt.“

Nach § 41 LuftVZO ist immer die konkrete Situation am Flughafen in einem lärmmedizinischen Gutachten zu berücksichtigen. Von daher kann es im Bereich der Lärmphysik, Lärmmedizin bzw. Lärmwirkungsforschung keinen einheitliche oder gar eine herrschende Meinung hinsichtlich der erforderlichen Lärmwerte zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen geben, da es nicht nur auf einen abstrakt-generellen Maßstab, sondern auch auf einen konkreten standortbezogenen Maßstab bei der Feststellung schädlicher Umwelteinwirkungen ankommt. Gerade mit dem Hinweis, dass kein einheitlicher Meinungsstand herrsche wird den Anwohnern von Flughäfen oftmals

ein besserer Schutz verweigert. Eine Begründung, weshalb man dann dem ältesten und aus heutiger Sicht am schlechtesten wissenschaftlichen begründeten Schutzstandard folgt, wird nicht gegeben.

Auch die Begründung des Bundesverwaltungsgerichts für das nächtliche Schutzziel von 6 x 55 dB (A) im Schönefeld-Urteil (Az. 4 A 1075.04 , Rz 304) ist wissenschaftlich nicht nachvollziehbar. Unverständlich bleibt auch, weshalb der präventive Richtwert von 13 x 53 dB (A) aus der Fluglärmsynopse mit abgedeckt sein soll.

Dieses ist unhaltbar, da gesetzgeberische Entscheidungen bzw. Festsetzungen in Planfeststellungsbeschlüssen oftmals Jahrzehnte Bestand haben, bevor es zu einer Anpassung kommt. Die Gefährdungen durch Lärm wurden aber bislang eher unterschätzt. Neuere Studien, wie auch die des RDF belegen, dass eine erhebliche Belästigung bereits bei wesentlich geringeren Dauerschallpegeln vorliegt als bislang angenommen. Die Arbeiten von Miedema beziehen zum Teil sehr alte Studien ein. Die Bevölkerung ist aber allgemein empfindlicher geworden gegenüber Lärm. Diese belegt auch die Kurve der RDF-Studie in dem nachfolgendem Schaubild. Sie liegt weit oberhalb der Kurve von Miedema et al. (EU-Kurve). Die Kurve der RDF-Studie ordnet sich überdies gut in die aktuellen Studien aus dem europäischen Raum ein. Sie stellt daher kein Ausreißer-Phänomen dar. Angesichts der Belästigungszahlen der RDF-Studie kann von einem angemessenen Schutzkonzept des Vorhabensträgers nicht ausgegangen werden, wie noch auszuführen sein wird.

Sofern sich in diesem Bereich, in der fachwissenschaftlichen Diskussion und/oder standortbezogen zeigen sollte, dass die jeweils maßgeblichen Lärmwerte des FluglärmG nicht zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen ausreichen, stellt sich die Frage, wie mit den neuen Regelungen des FluglärmG und LuftVG umzugehen ist. Angesichts der möglicherweise abschließenden Regelungen des FluglärmG in Bezug auf passiven Lärmschutz, die über keine Öffnungs- bzw. Härteklausele verfügen, wäre von der Verfassungswidrigkeit des Gesetzes und damit von der Entwicklung und Anwendung eines standortbezogenen Schutzkonzeptes (gerade auch im Hinblick auf passiven Lärmschutz) nach bisheriger Rechtslage auszugehen. Dabei kann auch der Wunsch des Gesetzgebers nach Gleichbehandlung von Flughafenanwohner nichts ändern. Denn wenn Anwohner unterschiedlicher Flughäfen unterschiedlich auf Fluglärm reagieren, kann nicht normativ von einer Zwangsgleichstellung ausgegangen werden. Offenbar handelt es sich dann um völlig ungleiche Sachverhalte, die gleich behandelt werden, ohne dass dazu aus gesundheitlicher Sicht eine Rechtfertigung bestünde.

Andererseits ließe sich (dogmatisch unsauber) vertreten, dass nur die beim Gesetzeserlass eingestellten Erkenntnisse zum Fluglärm auch zum Regelungsgegenstand gemacht worden sind. Liegen also weitergehende fachwissenschaftliche Erkenntnisse vor, so werden diese nicht mehr vom FluglärmG abgedeckt, erfordern vielmehr einen eigenen Regelungsgegenstand und fallen damit in die Planungs- und Gestaltungshoheit der Planfeststellungsbehörde, insbesondere unter § 8 I 2 und § 9 II LuftVG. Dieses Problem, die tatsächlichen, wissenschaftlichen Unwägbarkeiten und die daraus resultierenden Folgen für die Rechtsanwendung, macht es erforderlich, wenigstens zur Verifizierung der neuen Regelungen über den Schutz vor Fluglärm im laufenden Verfahren aber auch in allen zukünftigen Verfahren zum Neu-

/Ausbau von Flughäfen die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung standortbezogen zu ermitteln und gegebenenfalls ein eigenständiges vom FluglärmG losgelöstes Schutzkonzept hinsichtlich des passiven Schallschutzes zu entwickeln.

Die von Fraport in das Planfeststellungsverfahren eingeführte sog. Fluglärmsynopse (Gutachten G12.1) mit den dort genannten Lärmwerten zur Bemessung von erheblichen Beeinträchtigungen, kann nicht als Grundlage für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herangezogen werden. Denn abgesehen davon, dass die Fluglärmsynopse nicht das Grad und das Maß der schädlichen Umwelteinwirkungen in Gänze darstellt, beschäftigt es sich nicht einmal mit den neben dem passiven Schallschutz stehenden Möglichkeiten, die Wirkungen des Fluglärms zu vermindern oder anderweitig zu kompensieren; selbst die aktive Lärmschutzmaßnahme eines Nachtflugverbotes wird in der Synopse nur einmal als Forderung erwähnt, G 12.1 S. 71. Betrachtet wird die gesamte Nacht bzw. die zwei geteilte Nacht. Dies deckt sich nicht mit der beantragten Betriebsgenehmigung.

Bzgl. der Bestimmung des Maßes, ab wann eine erhebliche Belästigung durch Fluglärm Auswirkungen zu befürchten sind, muss vielmehr die vom Regionalen Dialogforum erstellte „Belästigungsstudie“ herangezogen werden. Nach diesen aktuellsten Erkenntnissen muss davon ausgegangen werden, dass die Bewohner um den Frankfurter Flughafen stärker als etwa in der Fluglärmsynopse angenommen durch Fluglärm belästigt sind. Zu dieser Belästigung trägt nicht nur, aber doch in einem erheblichen Maße, die nächtliche Belästigung bei. Die Werte der RDF-Studie für die Belästigung decken sich mit den Pegeln, die dem kommunalen Lärmschutzkonzept zu Grunde liegen. Die Werte des kommunalen Lärmschutzkonzeptes gründen aus einer Gesamtschau von Lärmstudien bzw. sind aus einer vergleichenden Betrachtung der verschiedenen Verkehrslärmquellen abgeleitet. Bei 55 dB (A) ergeben sich nach dem Kommunalen Lärmschutzkonzept 10 % highly annoyed, nach der Studie des RDF ergeben sich 52,5 dB (A) 25 % h.a. Die ist dadurch erklärlich, dass das Kommunale Lärmschutzkonzept noch die ältere Miedemakurve für Fluglärm verwendet, während die Kurve der RDF-Studie steiler verläuft und- höhere Belästigtenzahlen für das Rhein-Main-Gebiet ausweist.

Durch die Belästigungsstudie konnte nachgewiesen werden, dass sich, bezogen auf den präventiven Richtwert für die erhebliche Belästigung (Vorsorgewert:  $L_{aeq3, 16h} = 62$  d(B)A) gem. der Synopse von Griefahn et al, 2001/2002), bereits 50% der in dieser Studie befragten Bewohner des Rhein-Main-Gebietes stark belästigt („highly annoyed“) sind. Entsprechend reagiert die Vertreterin der Landesärztekammer Hessen im Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt in einer Veröffentlichung der Landesärztekammer Hessen (12/2006, S. 938). Sie führt aus, dass es wissenschaftlich nicht belegbar ist, dass der von den Gutachtern der Fraport zugrundegelegte Vorsorgewert als tolerabel hinzunehmen ist.

Dieser dem Schutzkonzept der Fraport zugrundeliegende Anteil an stark Belästigten ist rechtlich nicht haltbar. Denn das Bundesverwaltungsgericht geht in seinen Schönefeld-

Urteilen davon aus, dass nach internationalen Konventionen ein Anteil von 25 % hoch Belästigter nicht überschritten werden sollte (aaO, Rz. S.u.)

Zu den Lärmsynoptikern des Gutachtens, welches die Antragstellerin vorgelegt hat, gehörte auch die Gutachterin Griefahn. Mittlerweile gehört die Gutachterin nicht mehr zu den Gutachtern, die im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens für die Antragstellerin tätig sind. Anlässlich der Vorstellung der Studie im Projektteam Ökologie und Gesundheit des RDF am 28. August 2006 hat die Gutachterin Griefahn die Belästigungsstudie wegen ihrer Qualität gelobt und keinerlei Kritik am Vorgehen, an den Methoden und an der Bewertung geäußert. Nach Vorstellung der Studie kam dann von ihr die Bemerkung, die Ergebnisse wären wohl das Ergebnis einer überzogenen Diskussion in der Region. Hiermit verhält die Gutachterin sich widersprüchlich. Es ist festzuhalten, dass sich die Kurve der RDF-Studie gut in die international vorliegenden Kurven der jüngeren Zeit anordnet. Weiter korrelieren Belästigungsurteil und Pegelhöhe in der Studie gut. Dies spricht gegen einer Voreingenommenheit der Befragten. Im Übrigen dürften dann keinerlei Befragungen an Flughäfen mehr durchgeführt werden, da sich an Großflughäfen ständig etwas ändert und auch eine öffentliche Diskussion über die Notwendigkeit von Erweiterungen etc. geführt wird.

Eine zentrale Feststellung der Studie ist auch, dass durch passive Schallschutzmaßnahmen die erhebliche Beeinträchtigung durch Fluglärm nicht ausgeschlossen werden kann. Denn Lärmbelästigung, die außerhalb der Wohnräume wahrgenommen wird, ist relevant für Angaben zur Belästigung durch Lärm insgesamt und zur Wohnungszufriedenheit. Die Wissenschaftler haben weiterhin herausgefunden, dass sich vor allem die Feierabendszeit als eine Zeit der erhöhten Belästigung bei gleichen Pegeln darstellt. Denn zu dieser Zeit wird der Außenbereich der Wohnung intensiver genutzt als zu den sonstigen Tageszeiten. Die Studie zeigt damit erneut die Priorität des aktiven (z. B. Änderung der Flugbewegungen) vor dem passiven (z. B. Schallschutzfenster) Schallschutz für Maßnahmen, die auf eine Reduzierung der Fluglärmbelästigung abzielen.

Für die rechtliche Bestimmung, ab wann von erheblichen Fluglärmbeeinträchtigungen auszugehen ist, ist folgendes Ergebnis der Studie relevant:

**„Danach sind in der Pegelklasse 50 - 52,5 dB (bzw. 47,5 – 50 dB bei Betrachtung der Realverteilung) bereits 25% der Bevölkerung hochgradig durch Fluglärm insgesamt belästigt. Tagsüber finden sich 25% hoch durch Fluglärm Belästigte in den Pegelklassen > 62,5 dB (Realverteilung: 57,5 – 60 dB). Nachts finden sich 25% hoch Belästigte ab der Pegelklasse 55 – 57,5 dB (Realverteilung: 52,5 – 55 dB).“**

Es obliegt nun der Planfeststellungsbehörde, aufzuklären, ob diese wissenschaftlichen Erkenntnisse dazu genutzt werden können, darzustellen, wie viele Menschen im Falle des Flughafenausbaus von einer solch erheblichen Belästigung durch Fluglärm betroffen sein werden.



An dieser Stelle sei folgender Hinweis unter Bezugnahme des neuen fehlerhaften LEP gegeben: Auf Seite 221 des Umweltberichtes zum LEP - eine Anlage - heißt es, in der Nord-West-Variante würden 289.000 Einwohner am Tage mäßig betroffen. Im eigentlichen LEP wird die Anzahl mäßig Betroffener dann nicht mehr angegeben, d.h. die Kleinigkeit von fast 300.000 Betroffenen fällt einfach unter den Tisch. Der Pegelbereich, der für diese scheinbar nur mäßig Betroffenen angesetzt wird, stellt aber im Vergleich mit europäischen Untersuchungen bereits eine erhebliche Belästigung dar.<sup>14</sup> Dies belegt auch die bereits angeführte Studie der ZEUS GmbH im Auftrag des RDF, die konkret für die Rhein-Main-Region erstmalig seit Gründung dieses Flughafens in den 30-iger Jahren die Betroffenheiten durch Fluglärm untersucht hat. Auftraggeber war das Regionale Dialogforum, bekanntlich eine Einrichtung der Staatskanzlei. Es ist völlig unverständlich, weshalb die seit dem Sommer vorliegende Untersuchung, die jahrelanger Vorbereitung und Mitarbeit der Kommunen bedurfte, nicht Eingang in die Ermittlung der Lärmauswirkungen und die Ermittlung der Betroffenenanzahlen gefunden hat. Die Studie genießt bereits kurze Zeit nach der Veröffentlichung hohe wissenschaftliche Akzeptanz.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nach dem Erörterungstermin sind weitere lärmmedizinischen Gutachten erstellt worden, die die Gesundheitsgefahren und die erheblichen Belästigungen für die Fluglärm-betroffenen belegen. Diese Gutachten sind von Amts wegen in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen und die sich hieraus ergebenden neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse bzw. die bestätigenden neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse bei der Ermittlung und der Bewertung der Fluglärm-auswirkungen durch den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens sind zu berücksichtigen. Werden diese Erkenntnisse nicht ausreichend gewürdigt, führt dies zu einem Abwägungsfehler, der sich auf das Abwägungsergebnis auswirken kann.

### **1. Nächtlicher Fluglärm und Arzneimittelverbrauch - Kurzfassung des Abschlussberichtes des Forschungsprojektes „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung“**

Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes, FuE-Vorhaben Förderkennzeichen: 205 51 100, November 2006, Prof. Dr. Eberhard Greiser, Katrin Janhsen, Claudia Greiser, M.P.H.

Diese Studie reiht sich in die Studien über Fluglärmwirkungen der letzten Jahre ein. Sie zeigt auf, dass bereits bei mäßiger nächtlicher Fluglärmbelastung (2-Stunden-Mittel > 46 dB(A)) deutlich signifikant häufiger bestimmte Medikamente verordnet werden und bei geringerer Belastung (2-Stunden-Mittel 40-45 dB(A)) schwach signifikant. Zu würdigen ist hierbei auch, dass die Belastung während der beiden kritischen Stunden (in Köln von 3-5 Uhr) höher ist als die Durchschnittbelastung während der gesamten Nacht. Falls es außerhalb der beiden kritischen Stunden ruhig wäre, läge die nächtliche Dauerschallbelastung 6

---

<sup>14</sup> Vgl. hierzu auch: Landtagsanhörung 12.-15.02.2007, Schriftliche Stellungnahme ZEUS, Dr. Schreckenberger, sowie Wortprotokoll.

dB(A) unter dem 2-Stunden-Wert.

Die Kurzfassung der Studie ist im Internet verfügbar unter:

[www.aefusch.de/sympos2006/Kurzfassung%20Greiser.pdf](http://www.aefusch.de/sympos2006/Kurzfassung%20Greiser.pdf)

Hinzuweisen ist auch auf die weiteren Veröffentlichungen der anlässlich einer Tagung der Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf gehaltenen Vorträge.

[www.aefusch.de](http://www.aefusch.de)

## **2. Gutachten des Hildesheimer Arbeits- und Umweltmediziners Arved Tietze über die drohenden Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Anwohner des Frankfurter Flughafens im Falle des Ausbaus im Auftrag der Fraktion der Flughafenausbaueegner (FAG) im Frankfurter Stadtparlament.**

Der Gutachter kommt in dieser Studie zu dem Ergebnis, dass wegen der zusätzlichen Flüge und der damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastung rund 100.000 Erkrankungen in der Region zu erwarten sind. 40 Prozent davon seien Bluthochdruckerkrankungen – diese könnten zu 400 Todesfällen nach Herzinfarkten führen. Grundlagen für die Studien waren die Lärm- und Schadstoffprognosen der Fraport AG.

Das Gutachten ist zu beziehen über die Fraktion FAG im Römer.

In einem weiteren Punkt ist von der Planfeststellungsbehörde zu klären, ob über das Verständnis des Gutachtens G 12.1 und/oder das FluglärmG hinausgehend Personenkreise oder Institutionen existieren, die von dem Gesetzeswortlaut des FluglärmG nicht umfasst sind und für die zudem weitergehende Regelungen des passiven Schallschutzes möglich sein müssten. In der Gesetzesbegründung wird letzteres angedeutet, indem gesagt wird, dass besonders sensible Bevölkerungsteile möglicherweise besonders geschützt werden müssen (Bt.-Drs. 16/3813, S. 29).

### **2.2 Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz**

Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden von der Antragstellerin lediglich im Hinblick auf eine eingeschränkte Nachtflugbeschränkung in die Planung eingestellt. Dies ist unzureichend. Gem. § 29 b Abs. 1 S. 1 LuftVG ist die Antragstellerin verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (§ 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG). Das Bundesverwaltungsgericht hat insbesondere der Nachtschutzregelung die Qualität einer Gewichtungsvorgabe eingeräumt (BVerwG, U. v. 16.03.2006, 4 A 1073/04, Rdnr. 267). Dies bedeutet, dass in die Planfeststellung alle Möglichkeiten einbezogen werden müssen, die zu einer Lärmvermeidung und/oder Lärmreduzierung durch die Antragstellerin führen können. Alle Maßnahmen, die entweder Grundlage der Planfeststellung werden oder durch Auflagen der Planfeststellungsbehörde angeordnet werden können, müssen von der Antragstellerin aufgearbeitet werden.

Gegen die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen können auch nicht die Regelungen des novellierten Fluglärmsgesetzes angeführt werden. In der Ausschussdrucksache 16 (16)198, S. 6 legt der Gesetzgeber dar:

Begründung zu Art. 2 Nr. 1, Änderung des § 8 LuftVG

„Sie dient der Klarstellung, dass die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes zum passivem Schallschutz allein nicht ausreichen, um den vom Luftverkehr geforderten Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung zu tragen. Gerade weil den Anwohnern von Flughäfen im öffentlichen Interesse durch Fluglärm Lärmwirkungen zugemutet werden, muss geprüft werden, ob Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig sind oder besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen.“

Sollte das beantragte Vorhaben genehmigt werden, müssten weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden. Das von der Antragstellerin beantragte Vorhaben berücksichtigt jedoch nicht weiter mögliche und notwendige Maßnahmen, die zu einer Fluglärmreduzierung führen würden.

Eine Verpflichtung zur Reduzierung des „Umgebungs-lärms“ ergibt sich auch aus der UmgebungslärmRL und deren Umsetzung ins nationale Recht gem. §§ 47a BImSchG. Bis zum 18. Juli 2008 – also noch lange bevor die geplante Landebahn in Betrieb gehen soll – müssen die Lärmprobleme und Lärmwirkungen für den Frankfurter Flughafen gem. § 47 d Abs. 1 Ziffer 1 BImSchG geregelt werden. Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes müssen alle Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Betracht gezogen werden, um den bereits schon bestehenden – für die Betroffenen unzumutbaren – Lärm zu reduzieren. Für die Aufstellung der Lärmkarten nach § 47c BImSchG wurden bereits untergesetzliche Normen entwickelt. Da diese Lärmkarten bis zum 30.06.2007 auch für den Frankfurter Flughafen zu erstellen ist, ist davon auszugehen, dass diese in den hessischen Behörden zur Zeit vorbereitet wird. Die Hinzuziehung entsprechender Entwürfe zu diesem Planfeststellungsverfahren wird für sachgerecht gehalten.

Auch besteht eine Verpflichtung zur Lärminderung aus der BetriebsbeschränkungsRL. Ziel der Richtlinie ist es, die Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren (Art. 1 BetriebsbeschränkungsRL).

Im Regionalen Dialogforum werden Maßnahmen erörtert, die zu einer Lärmreduzierung führen sollen. Im "Dialogbrief" werden folgende Möglichkeiten genannt:

**Versetzte Landeschwelle**

Die Landeschwelle der Flugzeuge wird um 1500 Meter versetzt. Dadurch wird der Lärm im Nahbereich des Flughafens gemindert.

**Curved Approach**

Mit dem so genannten Curved Approach, dem Einfädeln aus der Kurve in den Landeanflug, können Wohngebiete umflogen werden.

**Rotation des Pistensystems**

In verkehrsschwachen Zeiten sollen Flüge auf die Start- und Landebahnen verteilt werden. So erreicht man für die zeitweise nicht überflogenen Bereiche Lärmpausen.

**Nachtrandstunden**

Ein besonderer Schutz der Morgenstunden bis 9.00 Uhr und abends von 22.00 bis 23.00 Uhr legt auch die Belästigungsstudie nahe.

**Steilstartverfahren**

Die größere Flughöhe wird schneller erreicht, so dass eine Lärminderung erzielt werden kann. In ca. 15 km Distanz zur Bahn wird der Dauerschallpegel geringer.

**Kontinuierlicher Sinkflug am Tag**

Die Piloten landen in einer kontinuierlich sinkenden Flughöhe. Die Lärmbelastung nimmt insgesamt ab.

**Leisere Flugzeuge**

Mittel- und langfristig bieten technische Veränderungen an den Maschinen ein großes Potenzial zur Lärminderung.

**Landungen Startbahn West**

Durch die Öffnung der Startbahn-West sollen Landungen von Maschinen aus Richtung Süden erfolgen, die bisher die Siedlungsgebiete überfliegen.

Eine weitere Möglichkeit besteht auch darin:

**Steilerer Anfluggleitwinkel**

Es ist nach ICAO möglich, um mindestens 0,25 Grad steiler anzufiegen, mithin 3,25 Grad statt 3,0. Denkbar sind auch 3,5 Grad. Die Flugzeuge bleiben länger in größerer Höhe und entlasteten so das Umfeld des Flughafens.

Einige dieser Maßnahmen stellen betriebliche Regelungen auf dem Flughafen dar: Landungen Startbahn West, Versetzung der Landeswellen, Rotationsprinzip, Nachtrandstunden. Diese Maßnahmen sind im Hinblick auf eine Lärmreduzierung im Ausbaufall hin zu überprüfen. Sollte es zu Lärminderungen kommen können, müssten die Planfeststellungsunterlagen entsprechend geändert und erneut offen gelegt werden, da sich die Betroffenheiten bei einer Öffnung der Startbahn West für Landungen, bei der Versetzung von Landeswellen, beim Rotationsprinzip oder bei der Entlastung der

Nachtrandstunden verändern können.

Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich anderer Behörden, wie z.B. dem Luftfahrtbundesamt, liegen, müssten angeordnet werden, wenn dies zu einer Lärmreduzierung führt. Hier stellt sich die Frage, weshalb diese Maßnahmen nicht bereits ergriffen werden, um die Fluglärmbelastung zu verringern.

Diese Maßnahmen werden offenbar seit Jahren besprochen. Jedoch ist noch nicht bekannt geworden, dass eine dieser Maßnahmen umgesetzt worden sind, obwohl hierzu eine gesetzliche Verpflichtung besteht. Der Vorsitzende des RDF, Herr Prof. Wörner geht selbst davon aus, dass diese Maßnahmen möglich sind. Im „Dialogbrief“ äußerte er sich dahingehend, dass es keine Erkenntnisprobleme gebe, sondern es sich lediglich um ein Umsetzungsproblem handeln würde. Wenn dem so ist, stellt sich die Frage, weshalb hier die Behörden nicht schon aktiv im Hinblick auf Anordnungen von Lärminderungsmaßnahmen geworden ist.

Die in der „Vorvereinbarung zur Konkretisierung eines Anti-Lärm-Paktes des RDF“ genannten weiteren Maßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren zu prüfen und ggfs. anzuordnen. Da den Einwendern diese Vorvereinbarung nicht bekannt ist, wird **beantragt**,

**diese dem Planfeststellungsverfahren als Erkenntnisquelle für die weitere Sachverhaltsermittlung beizuziehen und den Einwendern Gelegenheit zur Einsicht zu gewähren.**

Es besteht kein Spielraum für Verhandlungen neben der Planfeststellung. Alle Maßnahmen, die zu einer Fluglärmreduzierung führen können, müssen Gegenstand der Planfeststellung werden.

Es wird **beantragt**, die von Herrn Prof. Wörner im „Dialogbrief“ angesprochenen „Erkenntnisquellen dem Planfeststellungsverfahren beizuziehen, aufzuarbeiten und in einem anzuberaumenden Erörterungstermin zusammen mit den Einwendern zu erörtern.

Es ist jedoch bereits absehbar, dass keine der Maßnahmen dazu führen wird, die Lärmbelastung für die Region auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Werden Regelungen getroffen, die zwar einen Teil der Bevölkerung entlastet, dies jedoch zu einer weiteren Belastung eines anderen Teils der Bevölkerung führt, dann muss im Ergebnis der Ausbau abgelehnt werden. Für den IST-Zustand sind alle denkbaren Lärminderungsmaßnahmen anzuordnen und durchzuführen.

### **2.3 Ermittlung des Fluglärms fehlerhaft**

Die Antragstellerin gibt den Fluglärm im Ist-Zustand um mindestens 2-5 dB(A) zu niedrig an. Dies führt dazu, dass auch die Fluglärmprognosen für den Planfall fehlerhaft sind.

### 2.3.1 Fluglärm im Ist-Zustand

Die Unterbewertung des Fluglärms ergibt sich bereits aus dem von der Fraport AG herausgegebenen Fluglärmreport. Dort wird an einer Vielzahl von Messorten Fluglärm gemessen. Die dort genannten Werte entsprechen nicht den Werten, die in den Planfeststellungsunterlagen als Ist-Zustandswerte angegeben werden, sondern liegen höher.

Ein ähnliches Ergebnis zeigen auch die von der DFLD gemessenen Fluglärmwerte. Die Planfeststellungsbehörde ist aufgefordert, die umfangreichen Messwerte der verschiedenen Messstandorte rund um den Frankfurter Flughafen im Hinblick auf die derzeitige Fluglärmsituation auszuwerten und mit den der Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegten Werte abzugleichen. Es ist davon auszugehen, dass erkennbar wird, dass die Fluglärmbeeinträchtigung in den Planfeststellungsunterlagen unzureichend dargestellt worden ist.

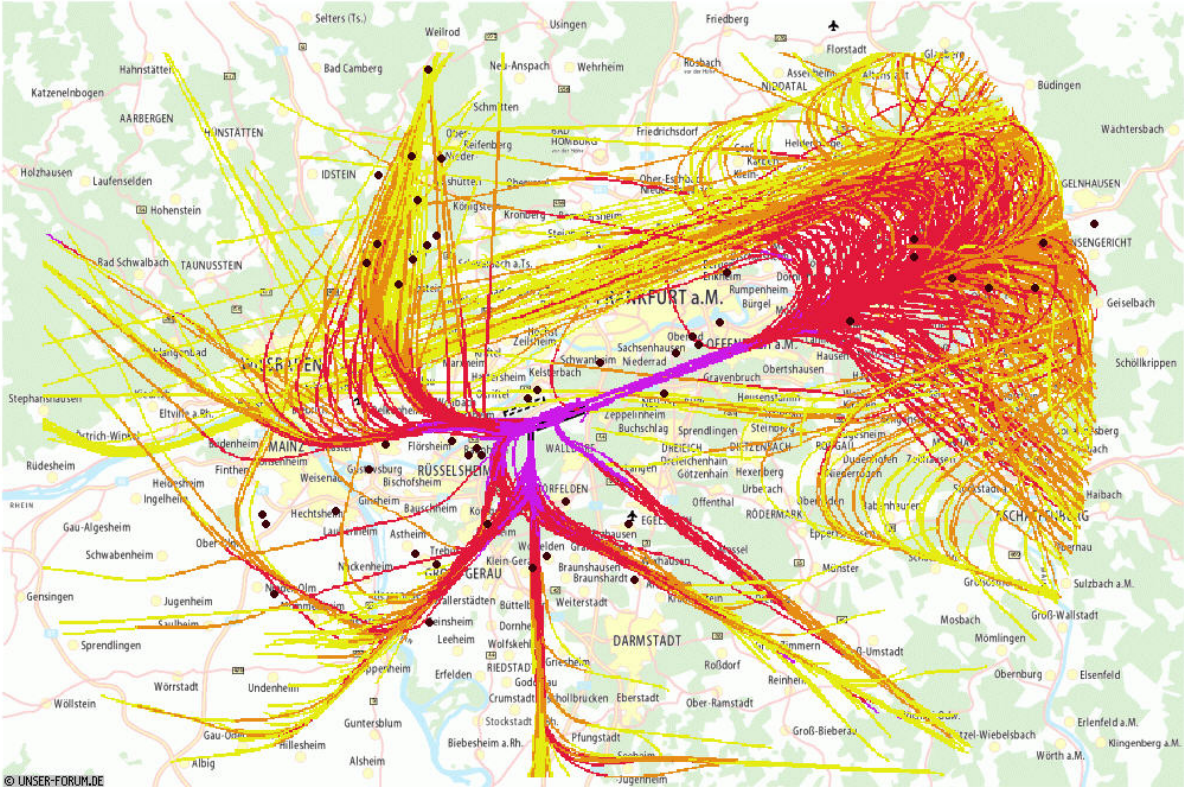
Dies belegt auch das Gutachten von Dr. Kühner/deBAKOM, welches von den ZRM Kommunen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens vorgelegt worden ist. Dort wird u.a. ausgeführt, dass offenbar fehlerhaft die Flugrouten in der Ideallinie der AzB-Berechnung zugrunde gelegt worden ist. Die Darstellungen auf S. 6 und S. 7 des Gutachtens zeigen deutlich auf, dass es große Diskrepanzen zwischen den zugrunde gelegten Flugrouten und dem tatsächlichen Flugverhalten gibt. Weicht jedoch das tatsächliche Flugverhalten von der Grundlinie der Flugrouten in einer Art und Weise ab, dass ein verfälschtes Bild über die Fluglärmbeeinträchtigung entstehen muss, muss an den Eingabedaten für die AZB etwas geändert werden.

Die Darstellungen im Gutachten von Dr. Kühner sind einige Jahre alt. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert, anhand von aktuellen Radarspuraufzeichnungen (z.B. aus dem Jahr 2005) und den der Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegten Flugroutenbeschreibungen ein Abgleich vorzunehmen. Nur so kann vermieden werden, dass die der Planfeststellung zugrunde gelegten Werte annähernd die Fluglärmbeeinträchtigung in der Region abbildet.

Dieser Befund von Dr. Kühner stimmt auch mit den Beobachtungen der Einwender überein. Aus zahlreichen Berichten ist bekannt, dass es sehr große Abweichungen von der Grundlinie, die aus den Plankarten zu entnehmen ist, gibt. Diese in den Plankarten eingezeichneten Flugrouten suggerieren, dass kaum über Wohngebiete geflogen wird bzw. geflogen werden soll. Dass dem nicht so ist, kann aufgrund des aktuellen Flugeschehens nachgewiesen werden.

Die beiden folgenden Radarspuraufzeichnungen stellen typische Tage in 2007 dar. Würde man hier die unterstellten Flugrouten zugrunde legen, wird schnell deutlich, dass große Abweichungen zu erkennen sind. Stellt man sich dann noch die Lärmkonturen vor, die die Antragstellerin ihrer Planung zugrunde legt, wird augenscheinlich, dass die Fluglärmbeeinträchtigung der Region nicht abgebildet ist:

Durch einen Vergleich der Flugspuren mit den unterstellten Flugrouten lässt sich erkennen, dass die Flugzeuge nicht entsprechend der unterstellten Flugrouten fliegen. Es gibt sowohl Abweichungen nach links und rechts, als auch – und das ist möglicherweise das entscheidende – in der Flughöhe. Soweit dies für die Einwender erkennbar ist, wird – vermutlich aus wirtschaftlichen Gründen – wesentlich niedriger geflogen, als dies nach den Regularien vorgesehen ist.

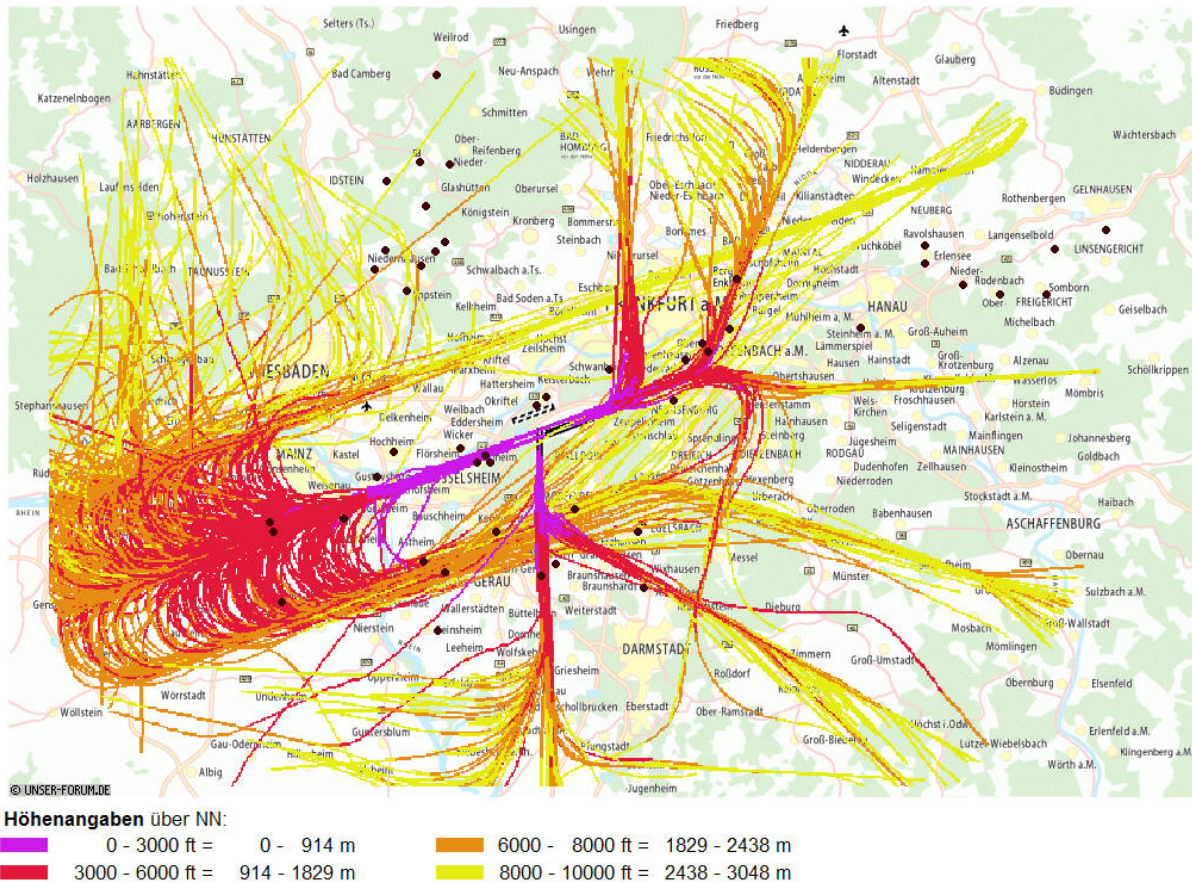


© UNSER-FORUM.DE

**Höhenangaben über NN:**

	0 - 3000 ft =	0 - 914 m		6000 - 8000 ft =	1829 - 2438 m
	3000 - 6000 ft =	914 - 1829 m		8000 - 10000 ft =	2438 - 3048 m





Diesen Radaraufzeichnungen müssten die von der Antragstellerin zugrunde gelegten Flugrouten nach Azb hinterlegt werden. Es ist davon auszugehen, dass ähnlich wie bei den Darstellungen in dem Gutachten von Dr. Kühner, erhebliche Abweichungen festzustellen sind.

So sind nach der Darstellung von Dr. Kühner für die Abflugrouten Betriebsrichtung 07 s(kurz) für die Nord- und die Südbahn für Abflüge in den Süden asymmetrische Abweichungen deutlich zu erkennen (Zeppelinheim, Buchschlag, Dietzenbach), die auf den Darstellungen auf S. 6 und 7 seines Gutachtens deutlich zu erkennen sind. Dasselbe ist für die Startbahn West im Bereich Mörfelden abzulesen.

In noch größerem Umfang seien Abweichungen von Routen, die zur Berechnung nach AzB benutzt werden, und den tatsächlichen Flugbewegungen im Drehbereich TABUM nach AzB benutzt werden, und den tatsächlichen Flugbewegungen im Drehbereich TABUM zu erkennen. Das Fazit lautet, so Dr. Kühner, dass die AzB für die Prognose nicht richtig angewandt wird, da die Mitte der tatsächlich geflogenen Routen nicht mit

den den Berechnungen zugrunde liegenden Routen übereinstimmt.

Zu dem neuen Gutachten G10.1 kommt Dr. Kühner auf den S. 59ff. zu der Fragestellung, weshalb die Berechnungen der Fraport nicht mit den verfügbaren Messungen aus 2005 abgeglichen wird. Dr. Kühner führt einen entsprechenden Vergleich durch und gelangt zu dem Ergebnis, dass insbesondere bei den NAT-Werten Abweichungen zu erkennen sind, die so gravierend sind, dass die Berechnungen der NAT-Werte als völlig unplausibel und falsch zu qualifizieren sind. Die Pegel werden unterschätzt. Die Unterschätzung führt Dr. Kühner für die von ihm verglichenen Messungen in Neu-Isenburg vor allem darauf zurück, dass die Flugrouten für das Abbiegen nach Süden zu weit östlich liegen.

Entsprechende Abweichungen gibt es auch bei anderen Messstellen, so dass attestiert werden muss, dass die berechneten Werte die Fluglärmbeeinträchtigung nicht sachgerecht darstellen. Die Sachverhaltsermittlung ist vollkommen fehlerhaft. Die vorgelegten Unterlagen sind erneut nicht prüffähig. Dies ergibt sich auch aus folgendem Beispiel:

### Fluglärm in Oberrad: Messwertevergleich

Für den Abflug Richtung Nordosten befinden sich relevante Fluglärm-Messstellen der Fraport im Stadtwald südlich Sachsenhausen (Nr.41) und im Alten Friedhof, etwa in der Mitte des Südrands von Oberrad (Nr.45). Fraport-Messwerte werden nur einzeln auf Anfrage mitgeteilt. Über das Internet zugänglich ([www.dfld.de](http://www.dfld.de)) sind jedoch die Messdaten der neuen Messstation der Stadt Frankfurt am Main am Alten Friedhof Oberrads und der WOFA im dicht bebauten Wohngebiet der Georg-Treser-Str. im Westteil Oberrads.

Der von Deutscher Flugsicherung (DFS) und Luftfahrtbundesamt festgelegte **Sollkurs** der Abflugroute 07-N(lang) führt offiziell über den Ostteil Oberrads. Westabweichungen der Flugzeuge sind häufig. Die Messwerte folgender sehr störender Fluglärmereignisse an den verschiedenen Stationen wurden verglichen:

Datum/Uhr	Stadtwald 41 FRA	Friedhof 45 FRA	Friedhof (DFLD)	Wohngebiet (DFLD) Stadt Ffm. WOFA
<b><u>24.01.07</u></b>	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
2.14 Uhr	80,2	77,7	77	81 Radarspur: westl. St.Georgen Westabweichung!
22.20	83,3	81,8	82	85 Radarspur: westl.Hansenweg
<b><u>25.01.07</u></b>				
00.13	74,5	78,7	78	82 Radarspur: Balduinstr. Westabweichung!
01.02	75,7	77,9	77	81 Radarspur: sog. <u>Sollkurs</u>
08.45	76,9	74,5	74	82 Radarspur: Mühlberg Westabweichung!
<b><u>26.01.07</u></b>				
00.27	76,3	78,9	79	82 Radarsp.: östl.Friedhof ( <u>Sollkurs</u> )
01.57	77,1	77,1	77	81 Radarspur: westl. St. Georgen Westabweichung!

**Ergebnis:**

Die Fraport-Messwerte im Stadtwald liegen bei Flug auf Sollkurs nach AzB erheblich niedriger als am Oberräder Friedhof, bei Westabweichung meistens höher. Die DFLD-Messwerte der Stadt Frankfurt am Oberräder Friedhof stimmen mit den Fraport-Messwerten weitgehend überein, liegen manchmal sogar etwas niedriger. Dies entspricht dem Ergebnis des Messvergleichs in Mörfelden-Walldorf im Jahr 2006. Wesentlich höher liegen die DFLD-Messwerte der WOFA-Station im dichten Wohngebiet Georg-Treser-Straße/Balduinstraße im westlichen Teil von Oberrad. Selbst wenn der sog. Sollkurs eingehalten wird, wie am 25.01.07 um 1.02 Uhr und am 26.01.2007 um 0.27 Uhr, liegt der Messwert der WOFA-Station im dichten Wohngebiet um 3 dB(A) über den Messwerten am Oberräder Friedhof, **bei Westabweichung bis zu 6 dB(A)!**

**Überraschend ist:**

Entgegen den Angaben der Fraport im Planfeststellungsverfahren gilt im Falle der Abflugroute 07-N(lang) über Ffm-Sachsenhausen/Oberrad/Bergen-Enkheim: Je weiter weg vom Flughafen, desto höher die Messwerte, d.h. desto lauter der Fluglärm. Selbst an der DFLD-Station im noch weiter entfernten Bergen-Enkheim liegen die Messwerte immer noch höher als im Stadtwald südlich Sachsenhausen (siehe [www.DFLD.de](http://www.DFLD.de)). Die DFLD-WOFA-Messwerte belegen: **Je dichter die Wohnbebauung, desto größer der Fluglärm.**

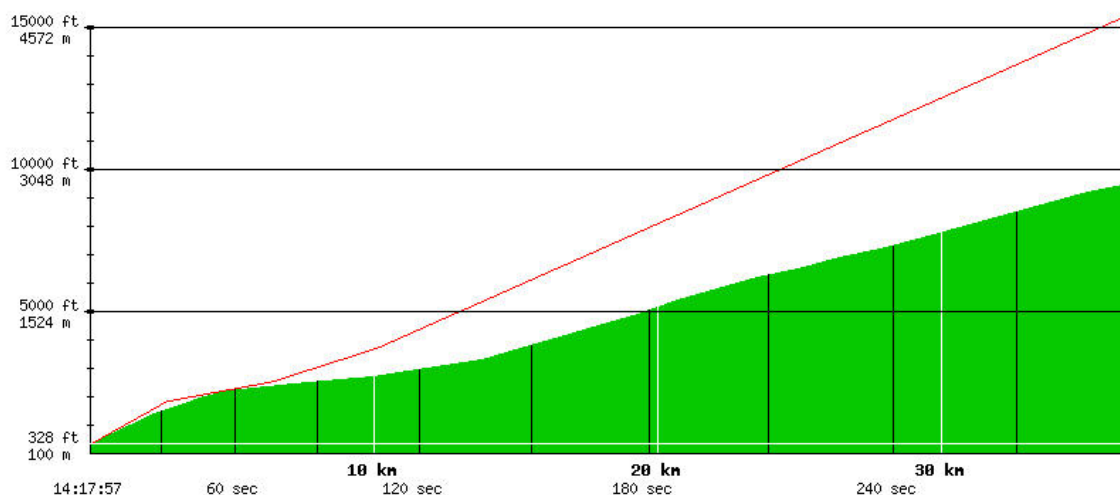
Ein weiteres Problem bei der Berechnung des Fluglärms ist darin zu sehen, dass die Flughöhen offensichtlich zu hoch in die Berechnungen eingestellt werden. Real wird jedoch nicht in den Höhen geflogen, wie dies der Berechnung nach der AzB zugrunde gelegt wird. Auch in diesem Zusammenhang ist die Planfeststellungsbehörde aufgefordert, die Messdaten der DFLD im Hinblick auf die Flughöhen auszuwerten. Dies ist möglich, da die jeweiligen Messungen mit den Flugspuren und den Angaben der Flughöhen unterlegt sind.

Es ist davon auszugehen, dass die Flughöhen im DES nicht richtig beschrieben worden sind und daher fehlerhaft in die AzB eingestellt worden sind. Dies führt zu einer erheblichen Unterbewertung des Fluglärms, vor allem in weiteren Entfernungen zum Flughafen (vgl. hierzu auch; Dr. Kühner, Gutachten S. 9 und S. 16).

Deutscher Fluglärmdienst e.V. (www.DFLD.de)

**Höhenprofil eines Fluges**

Datum: 10.04.2007/14:17:57 (Dienstag)

Details: [A333](#) / AzB-Klasse: S6.1

Die (obere) rote Linie beschreibt welche Höhe der A333 eigentlich in der entsprechenden Entfernung haben soll. Die (untere) grün unterlegte Linie stellt dar, in welcher Höhe dieses Flugzeug tatsächlich geflogen ist.

Anhand der Messungen bei der DFLD können jeweils die Flughöhen der einzelnen Flugzeuge ermittelt werden. Es wird daher gefordert, dass hier ein Vergleich vorgenommen wird, um festzustellen, ob die der Planfeststellung zugrunde gelegten Flughöhen mit der Realität übereinstimmen. Nur durch eine Validierung der berechneten Werte kann ermittelt werden, ob die Berechnung dem „Stand der Technik“ entspricht.

Dr. Kühner gelangt zu dem Ergebnis, dass sich die systematische Unterschätzung durch einfache Korrekturen und Anpassungen der Daten des DES realisieren ließe. Dabei sei die wichtigste Anpassung die, dass die AzB auch in größeren Entfernungen korrekt umgesetzt werde (Dr. Kühner, Gutachten, S. 19). Dies bedeute, dass eine Korrektur dahingehend vorzunehmen ist, dass die Flugbahnen in der akustischen Mitte und nicht an den Rändern der Verteilung der tatsächlichen Flugbahnen sowohl horizontal als auch vertikal den Berechnungen zu unterstellen sind.

In seinem Gutachten geht Dr. Kühner auf weitere im Planfeststellungsverfahren von ihm kritisierten Darstellungen der Antragstellerin ein (u.a. Reflexion, Cortisolmodell, NAT-Werte). Hierauf wird Bezug genommen und sich diesen Einwendungen angeschlossen.

### 2.3.2 Tonalität der Geräusche

Der Kritik der Gutachter Dr. Kühner (S. 37 des Gutachtens vom 09.03.2007) und Dr. Maschke (S. 32 des Gutachtens vom 9.3.2007) ist von der Planfeststellungsbehörde nachzugehen.

Insbesondere für die Einwender in Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf ist es mittlerweile nicht mehr nachzuvollziehen, wie mit dieser für die Betroffenen enormen Lärmbelastung von seiten der Antragstellerin umgegangen wird. Selbst nach der intensiv im Erörterungstermin geführten Diskussion und der fachlich fundiert vorgetragenen Kritik, wird an der falschen methodischen Behandlung festgehalten. Dies ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Solange hier nicht nachgebessert wird, muss die Planfeststellung versagt werden.

Die Betroffenen in Kelsterbach schildern die Situation folgendermaßen:

Die lärmbestimmenden Ereignisse des Flughafens folgen aus den Betriebsgeräuschen vom Flughafengelände und den Starts von der Startbahn West. Kelsterbach wird mit sehr niederfrequenten Geräuschen belastet. Mächtiges Grollen und Vibrieren überschallt Kelsterbach, welches in Strahlrichtung startender Maschinen liegt. Dazwischen ist Pfeifen der Triebwerke auf dem Flughafengelände rollender Maschinen und Triebwerksprobeläufe zu hören.

Das niederfrequente Geräusch bei Starts auf der Startbahn West ist derart heftig, dass zum Beispiel Balkonverkleidungen klappern und sich in den Innenräumen ein unangenehmes Vibrieren der Luft bemerkbar macht, was besonders in der Nacht aufschreckend ist.

Die Betroffenen kritisieren, dass die niederfrequenten Geräuschanteile der Starts nicht von den Messgeräten erfasst werde. Das dumpfe, mächtige Grollen würde somit überhaupt nicht in die Messungen eingehen und verharmlost so die Wirkung auf die Bevölkerung, die von „pumpenden“ Luftbewegungen in den Räumen und durch Sekundärschall vibrierender Gegenstände betroffen sind.

### 2.3.3 Gesamtbelastung fehlerhaft ermittelt

Die Gesamtbelastungssituation wird nach wie vor von der Antragstellerin unzutreffend ermittelt. Die Nachforderungen der Anhörungsbehörde unter Ziffer 7.3 des Schreibens vom April 2006 werden nicht umgesetzt. So wird auf Seite 13, G10.3 lediglich ausgeführt, dass es sich bei der derzeit in der Erarbeitung befindliche Richtlinie VDI 3722-2 lediglich um einen beratungsinternen Entwurf handeln würde. Es handelt sich aber bereits um den Weißdruck. In dieser Richtlinie wird dargestellt, wie die Summenwirkung verschiedener Verkehrslärmarten zu ermitteln und darzustellen ist. Die Antragstellerin wendet diese Richtlinie nicht an. Diese stellt jedoch den „Stand der Technik“ dar und ist der Ermittlung der Gesamtbelastung in diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen. Die Antragstellerin argumentiert völlig sachfremd, dass es sich lediglich um einen Entwurf handeln würde. Wer die Diskussion um die Umsetzung der UmgebungslärmRL verfolgt, kennt die derzeitigen Entwürfe und den Stand der Umsetzung. Es wird davon ausgegangen, dass auch die Gutachter der Antragstellerin diesen Stand kennen.

Am 05.03.2007 wurde im Bundesanzeiger Nr. 75 die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ veröffentlicht. Diese methodische Grundlage dient der Umsetzung der 34. BImSchV (Verordnung zur Lärmkartierung). Wie der Ziffer 1 dieser Veröffentlichung zu entnehmen ist, wurde diese Berechnungsmethode an die VDI 3722 Blatt 2 angelehnt. In dem Quellenverzeichnis wird dann auch ein Entwurfsstand dieser VDI 3722 vom Februar 2007 benannt.

Wenn bereits eine veröffentlichte Richtlinie diese VDI-Norm zu Grunde legt, stellt dies den „Stand der Technik“ dar, der einem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen ist (vgl. hierzu auch: Dr. Maschke, Gutachten vom 09.03.2007, S. 71).

### **2.3.4 Fluglärmbelastung ohne Nachtflugverbot**

Neu in der Prognose (G8) ist auch die Berechnung der Flugbewegungen im Jahr 2020 ohne das beantragte Nachtflugverbot. Es bleibt völlig im Dunkeln, wie die Gutachter auf diese Zahl gekommen sind. Festzuhalten ist, dass aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten im Verfahren, ob das beantragte Nachtflugverbot kommen wird oder nicht, die Berechnungen auch den Auswirkungsprognosen hätten zugrunde gelegt werden müssen.

## **3. Fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffbelastung**

Die in den Gutachten G13ff. vorgelegten Luftschadstoffberechnungen sind fehlerhaft. Die Einwender, insbesondere in Kelsterbach befürchten, dass die Luftschadstoffbelastung durch den Flughafenausbau in einer Art und Weise zunehmen wird, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden.

### **3.1 In den Gutachten festgestellte Grenzwertüberschreitungen**

- **Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub>**

Die Grenzwerte der 22. BImSchV (vgl. G14, S. 44) werden zumindest für NO<sub>2</sub> voraussichtlich im Prognosefall in einigen Randgemeinden nicht eingehalten werden können. Der Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wird überschritten werden. Hiervon gehen

selbst die Planungsunterlagen aus. Konzentrationen über dem Grenzwert (Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub>) sind für den südlichen Ortsrand von Kelsterbach prognostiziert (G 14, S. 64). Für den Kurzzeitgrenzwert für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> wird prognostiziert: Für alle Gemeinden mit Wohnbevölkerung im Nahbereich liegt die Wahrscheinlichkeit einer Grenzwertüberschreitung für den Planungsnullfall und Planfall zwischen 0 und 10 % (G14, S. 64)

Die in der 22. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte dienen explizit dem Schutz der menschlichen Gesundheit. Die der Verordnung zu Grunde liegenden Luftqualitätsrichtlinien zielen ausdrücklich auf den Schutz der menschlichen Gesundheit und legen zu diesem Zweck grundstücksbezogene Grenzwerte fest (vgl. Art. 2 Nr. 5 Allg. LuftqualitätsRL; § 1 Nr. 3 22. BImSchV). Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist daher unbedingte Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen für die Planfeststellung eines Vorhabens (vgl. hierzu auch: Kupfer/Wurster, Das Fachplanungsrecht in der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Teil 2, Manuskript, S. 19).

- **Kurzzeitgrenzwert für PM10**

Für den Kurzzeitgrenzwert für PM10: Im Prognosenullfall und Planungsfall wird für den gesamten Nahbereich einschließlich des Flughafens maximal 18 Tage mit Überschreitungen des Grenzwertes<sup>15</sup> über 50 µg/m<sup>3</sup> berechnet. Die Gutachterin stellt hierzu fest: Auch wenn der Grenzwert mit seiner Definition formal nicht überschritten wird, sind in Abhängigkeit von der Höhe der Überschreitungen bei empfindlichen Personen gesundheitliche Auswirkungen nicht auszuschließen. (G14, S.63).

- **BaP-Wert**

Etwas zynisch und nicht nachvollziehbar sind folgende Aussagen der Gutachterin:

„Im Planungsnullfall und Planungsfall betreffen die maximalen Konzentrationen mit jeweils 1,5 ng/m<sup>3</sup> BaP wiederum dasselbe Areal mit 16 Rasterfeldern (...). Die geringfügig über dem Zielwert der EU liegenden (...) maximalen Konzentrationen betreffen zwar Wohnbevölkerung, ein erhöhtes Krebsrisiko durch Luftbelastungen mit Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen ist jedoch zum einen bei einem so kleinen Areal und damit auch wenigen betroffenen Personen (...) und zum anderen bei so geringen Unterschieden zum Zielwert nicht abschätzbar und daher nicht erkennbar (G14, S. 65).“

Die Verneinung des Krebsrisikos wird demnach begründet mit

1. eine zu kleine Gruppe von Menschen sei betroffen
2. geringe Unterschiede zum Zielwert
3. nicht abschätzbar und daher nicht erkennbar

---

<sup>15</sup> In G14 alt, war ein Belastungsniveau von mehr als 7mal über 50 µg/m<sup>3</sup> angegeben (S. 64)

Der Zielwert ist sachverständig festgelegt worden. Daher ist nicht mehr danach zu fragen, ob der Zielwert eine große Gruppe von Menschen betrifft oder eine kleine Gruppe. Der Zielwert ist anwendbar auf jede einzelne Person, weil eben diese eine Person einem erhöhten Krebsrisiko ausgesetzt ist. Deshalb muss diese Begründung als abwegig bezeichnet werden.

Auch hier gilt: Der Zielwert ist eine berechnete Größe, ab der die Wahrscheinlichkeit einem Krebsrisiko ausgesetzt zu sein, von den Sachverständigen ermittelt worden ist. Es spielt dann keine Rolle mehr, ob der Zielwert nur gering oder erheblich überschritten wird.

Das letzte Argument ist unplausibel: Der Zielwert ist eine „Meßlatte“. Hier muss die Gutachterin keine eigene Abschätzung vornehmen bzw. eine bestimmte Belastungssituation erkennen. Ab der Überschreitung des Zielwertes ist per se von einem erhöhten Krebsrisiko auszugehen.

Die Gutachterin stellt lediglich dar, dass diese prognostizierten Konzentrationen für BaP Wohnbevölkerung betreffen. Welche Wohnbevölkerung gemeint ist, wird in G14 nicht ausgeführt.

Festzustellen ist daher: Es bleiben Überschreitungen bei NO<sub>2</sub>. Bei PM<sub>10</sub> kann nicht der Wert 50 µg/m<sup>3</sup>, sondern es muss der richtige Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> herangezogen werden. Im Kapitel 5 der Bewertungen fehlen maßgebliche Stoffe z.B. die aliphatischen Kohlenwasserstoffe, auch Mangan und Dioxine.

### 3.2 Bauimmissionen

Die in den Antragsunterlagen in Gutachten G15.2 Bauimmissionen – Luft in Tabelle 4-1 angegebene baubedingte Belastungszunahme für die dort genannten Kommunen ergeben zum Teil deutliche Überschreitungen des in Anlehnung an Nr. 4.2.2 TA Luft gebildeten Irrelevanzwertes. **Besonders deutlich ist die Überschreitung von PM<sub>10</sub> in Kelsterbach: Hier werden Werte angegeben von 13.0 – 31.2 µg/m<sup>3</sup>. Der Irrelevanzwert beträgt 1,2 µg/m<sup>3</sup>.** Aber auch in Schwanheim und Walldorf wird es zu Überschreitungen des Irrelevanzwertes kommen.

Dementsprechend wird auf Seite 32, G15.2 von der Antragstellerin ausgeführt, dass eine Überschreitung der Gesamtbelastung für den Jahresmittelwert in Kelsterbach zu erwarten sei. Die Überschreitung von 50 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 35 Tagen ist in Eddersheim, Okriftel, Kelsterbach, Schwanheim und Raunheim nicht auszuschließen.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis (S. 33, G15.2):

**„In Kelsterbach kann der Jahresmittelwert um bis zu 42 % überschritten werden. Dort sind auch maximal 104 Überschreitungen des Tageswertes von 50 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.“**

Diese Belastung ist den Kelsterbacher Einwohnern nicht mehr zuzumuten. Es ist mit Gesundheitsgefährdungen zu rechnen. Aus der in den Antragsunterlagen in Gutachten G1 UVS und LPB – Teil III. Luft und Klima, Seite 56 letzter Satz offen angekündigten Überschreitung des dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienenden PM<sub>10</sub>-



Tageswertes von 50 µg/m<sup>3</sup> (§ 4 Abs. 2 der 22. BImSchV) an mehr als 35 Tagen bedeutet in der Konsequenz, dass das Ausbauvorhaben nicht genehmigungsfähig ist.

### **3.3 Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen**

Es wird gerügt, dass die prognostizierte Belastung mit den einzelnen Luftschadstoffen für die Einwender aus den Planfeststellungsunterlagen nicht hervorgeht. Zumindest im Nahbereich des Flughafens hätte kleinräumig die Belastungssituation dargestellt werden müssen. Das verwandte Raster von 250 m x 250 m reicht hierfür nicht aus.

Die Abbildungen 6-3 bis 6-56 enthalten im großräumigen Bereich ein Netz von 1 km und im Nahbereich von 250 m. Diese Berechnungen sind nach wie vor nicht geeignet, grundstücksbezogene Betroffenheiten zu ermitteln. Aus den Abbildungen ergibt sich, dass bei den Luftschadstoffen aus dem Flugverkehr kaum Änderungen entstehen sollen und dies selbst für den Fall, dass einzelne Stoffe wie beispielsweise CO im Ausbaufall erheblich zunehmen sollen. Bei NO<sub>x</sub> soll eine Erhöhung um 50% der Emissionen aus dem Flugverkehr erfolgen. Niederschlag in den Unterlagen und vor allem in den Abbildungen fand diese Feststellung allerdings nichts. Auf Grund fehlender Differenzkarten ist auch nicht nachprüfbar, wo sich gegebenenfalls Veränderungen und Zusatzbelastungen ergeben. Dazu ist sowohl das Raster als auch die Konzentrationsangabe zu ungenau.

### **3.4 Methodische Mängel der Prognosen zur Luftschadstoffbelastung**

Die Gutachten G13.1, G13.2, G13.4 und G14 basieren auf unzureichenden Planungsgrundlagen und können damit keine Basis für die Luftschadstoffprognose sein. Es ist zu befürchten, dass die in den Gutachten genannten Werte bei einer ordnungsgemäßen Berechnung weit über denen liegen, die in den Gutachten genannt sind.

Hinsichtlich weiterer Einwendungen wird voll inhaltlich auf die Stellungnahme der Stadt Rüsselsheim, vertreten durch das Anwaltsbüro Wurster, Wirsing, Schotten, bearbeitet von RA Fridrich vom 15.03.2007, S. 23ff., verwiesen. Die dort vorgetragene Einwände werden zum Inhalt dieser Einwendung gemacht (vgl. hierzu: Behördenakte, 4000138, S. 24 von 289ff.).

Wie bereits in dem Kapitel über die fehlerhaften Planungsparameter dargestellt worden ist, basieren die Auswirkungsbetrachtungen auf methodisch fehlerhaftem Datenmaterial. Wie an anderer Stelle eingewandt, ist der in Abb. 3-1, Seite 27, eingestellte Flottenmix nicht plausibel. Eine derartige Zunahme an Flugzeugtypen für den regionalen Verkehr ist mit dem Gesamtkonzept des prognostizierten Flughafenbetriebs nicht vereinbar. Bei den Luftschadstoffbetrachtungen schlägt dies dann auch voll durch. Wie auf Seite 49 des G13.1 von den Gutachtern dargestellt wird, sind die Emissionen aus den Flugzeuggruppen Turbo und Reg praktisch vernachlässigbar. Auch die Flugzeuggruppe Klein, die nahezu 40 % des Flugbewegungsaufkommens ausmacht,

soll danach an der Gesamtemission nur einen kleinen Anteil haben. Dies ist deutlich in Abb. 6-2 auf Seite 51 erkennbar. Es ist davon auszugehen, dass die Luftschadstoffbelastung für die Einwender erheblich schwerwiegender ist, als dies von den Gutachtern prognostiziert worden ist.

Das Gutachten G13.3 baut maßgeblich auf die Ergebnisse des Gutachten G9.1 auf. Auf die Einwendungen zu diesem Gutachten wird verwiesen. Da G9.1 fehlerhaft ist, schlägt dies wiederum auf G13.3 zurück.

Für den Kelsterbacher Wald können die ermittelten Daten aus der Tabelle 6-2, Seite 54, G13.1, einen Anhaltspunkt für die Zunahme der Belastung bieten. Denn einer der dort angeführten Beispielsorte findet sich am Rande des Kelsterbacher Waldes (Beispielsort A). Von folgenden Zunahmen ist bei einem Jahresmittel auszugehen:

	<b>IST</b>	<b>Plan</b>
NOx	11.0	31.9
PM10	0,05	0,14
CO	13,9	52,8

Angaben in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Der Anstieg der Luftschadstoffbelastung allein durch den Flugverkehr, denn nichts anderes wurde in G13.1 betrachtet, ist immens hoch. Eine weitere Zunahme der Luftschadstoffbelastung ist jedoch nicht zulässig. Die von den Gutachtern prognostizierte Abnahme der Luftschadstoffbelastung durch Reduzierung im KfZ-Bereich ist nicht belegt. Selbst wenn unterstellt werden könnte, dass es zu einer Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im KfZ-Bereich kommen würde, wäre die Zunahme aus dem Luftverkehr unzulässig. Vor allem könnten die Behauptungen über die Abnahme der Kfz-Belastungen nur für die unmittelbaren Randbereiche an bestehenden Straßen in Betracht kommen. Diese Abnahmen jedoch generell auch für die Bereiche zu unterstellen, in denen bislang kaum eine Belastung durch den Straßenverkehr verursacht worden ist, erscheint abwegig. Es hätte vielmehr detailliert geprüft werden müssen, wo es ggfs. zu Abnahmen kommt und welche Bereiche durch die Zunahme der Luftschadstoffbelastung durch den Flugverkehr neu oder wesentlich mehr betroffen sein werden.

### **3.5 Klimaschutz**

Die Prognosemethode berücksichtigt nicht im hinreichenden Maße die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimaschutz. Gerade im Hinblick auf die Zunahme der Luftschadstoffbelastung in Verbindung mit der Erwärmung des Klimas und der Klimaextremen hätten hierzu Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen gemacht werden müssen. Die Zunahme der CO<sub>2</sub> Emissionen um 41 % und des Methans um 33 % widerspricht allen Klimaschutzvereinbarungen. Gänzlich unberücksichtigt bleiben die durch den Flugverkehr hervorgerufenen Emissionen. Bei diesen ist vor allem die lange Lebensdauer unabhängig vom Entstehungsort von Bedeutung (vgl. hierzu auch

Ausführungen im Kapitel zum Klimawandel in dieser Einwendung).

### **3.6 Vorbelastung fehlerhaft ermittelt**

Die Datengrundlage für die Ermittlung des Kfz-Verkehrs und der stationären Quellen im Umland ist veraltet. In G13.3, S. 30 wird aufgeführt, dass die Daten aus Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 1996 und aus Bayern aus dem Jahr 2000 zugrunde gelegt worden sind. Mit diesem veralteten Datenmaterial kann die aktuelle Belastungssituation nicht dargestellt werden. Durch die einheitliche Pflicht zur Abgabe von Emissionserklärungen (vgl. 11. BImSchV) müssen den staatlichen Behörden aller Bundesländer aktuelle Emissionserklärungen vorliegen. Diese aktuellen Daten sind dem Gutachten G13.3 zugrunde zu legen.

In G13.3 wird auf S. 30 davon ausgegangen, dass die Daten der Emissionserklärungen des Jahres 2004 verwandt worden sind. Weshalb dann in Karte A-1 (Anhang zu G13.3) von der IST-Situation 2005 ausgegangen wird, ist unklar. Das Gutachten ist dahingehend nachzuarbeiten, dass die aktuellsten Werte - mindestens die von 2005, soweit vorhanden die aus dem Jahr 2006 – verwandt werden. Angesichts der Frage, ob das Vorhaben grundsätzlich genehmigungsfähig ist, wenn es zu Grenzwertüberschreitungen kommt, ist eine sorgfältige Aufarbeitung des Datenmaterials unumgänglich.

Bei der Vorbelastung dürfen jedoch nicht nur die Emissionserklärungen Grundlage für die Ermittlungen sein. Vielmehr müssen die in den Genehmigungsbescheiden gestatteten Schadstoffmengen ermittelt werden und in die Bewertung einfließen. Derzeit ist es häufig so, dass die Anlagen bei weitem nicht die genehmigten Mengen ausstoßen, was sich jedoch jederzeit aufgrund von nicht beeinflussbaren Faktoren ändern kann.

Werden diese zusätzlichen Belastungspotenziale mit berücksichtigt, ist davon auszugehen, dass es bei der Emittentengruppe „Industrie“ zu einer Verdopplung der in Tabelle 3-11, S. 34 G13.3 genannten Werte kommen wird.

#### **3.6.1 Fehlerhafte Ermittlung der kleinräumigen Vorbelastung**

- **Messstation Höchst**

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Messstation in Frankfurt Höchst nicht in die Betrachtung einbezogen worden ist. Fraport stuft diese Messstation fehlerhaft als nicht repräsentativ ein (G13.4, S. 41). Dem stehen die Aussagen im Luftreinhalteplan Rhein-Main, S. 75 entgegen. Danach handelt es sich um eine Messstation mit den Merkmalen „Innenstadt, Industrie“ und nicht etwa nur um eine verkehrsbezogene Messstation. Insoweit widersprechen sich auch die Unterlagen der Antragstellerin selbst. Denn in G1, Teil III, S. 24 wird die Messstation in Höchst als „typische städtische Immissionsbelastungssituation im Untermaingebiet“ bezeichnet. Die Einbeziehung der Ergebnisse der Messstation in Höchst würde das in den Antragsunterlagen geschilderte Bild deutlich verändern, da die Behauptung der Antragstellerin, dass das regionale Niveau des städtischen Untermainraums für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert zwischen 34 und 40 µg/m<sup>3</sup> liege, angesichts der Werte der Messstation Höchst von 45 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2005 und 47 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2006 nicht haltbar ist.

- **Fehlerhafte Romberg-Formel**

Die für die Messstation Frankfurt am Main-Höchst im G13.4, S. 41 dokumentierte Abweichung zwischen gutachterlicher Berechnung und tatsächlicher Messung korreliert tendenziell mit einer generellen Schwäche der von Fraport verwendeten Romberg-Formel. Das Gutachten weist auch aus diesem Grund eine Reihe von inneren Widersprüchen auf. Im Einzelnen (Kapitelangaben beziehen sich auf Gutachten 13.4 Luftschadstoffe - Gesamtmissionen):

Zu Kapitel 2.6; 2.6.1; 2.6.2 (Gutachten 13.4 ab Seite 24)

Auch in der überarbeiteten Version der Antragsunterlagen findet die Formel nach Romberg Anwendung, obwohl in der Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.09.2006 auf Seite 829 ausdrücklich die Aussage zu finden ist, dass diese Formel überprüft werden soll:

*„Hinsichtlich des anfänglichen Masseanteils von NO<sub>2</sub> in NO<sub>x</sub> ist zu prüfen, ob neuere Erkenntnisse eine Korrektur der bisherigen Annahmen erforderlich machen.“*

Diese von der Anhörungsbehörde geforderte Prüfung ist vom Antragsteller in den neu ausgelegten Unterlagen nicht geleistet worden.

Die Romberg-Formel wird benutzt, um aus den NO<sub>x</sub>-Konzentrationen die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen zu berechnen. Ein Vergleich von Messwerten mit berechneten Werten (Datensätze des HLUG von 2001, 2002 u. 2003) für die Stellungnahme zum „alten“ Gutachten 13.4 Luftschadstoffe – Gesamtmissionen zeigte einen deutlichen Trend zur Unterschätzung der tatsächlichen NO<sub>2</sub>-Konzentrationen.

Eine Hinzunahme der Messwerte von NO und NO<sub>2</sub> aus den Lufthygienischen Jahresberichten des HLUG für 2004 und 2005 bestätigt den beobachteten zeitlichen Trend beim Vergleich der mit der Formel ermittelten Ergebnisse mit den realen Messwerten. Zwar fällt der Gradient bei der Hinzuziehung der beiden zusätzlichen Jahre 2004 und 2005 weniger stark aus – mit den zusätzlichen Zeitreihen kann der Trend jedoch nicht mehr als Folge zufälliger Schwankungen von der Hand gewiesen werden.

Da eine 5%ige Abweichung bei einem Grenzwert von 40µg/m<sup>3</sup> bereits 2µg/m<sup>3</sup> entspricht, sind die Abweichungen von außerordentlicher Bedeutung.

Das Muster das sich beim Vergleich der aus den NO<sub>x</sub> Konzentrationen gerechneten zu den gemessenen NO<sub>2</sub> Konzentrationen zeigt, deutet daraufhin, dass meteorologische Einflüsse durchaus Einfluss auf die NO<sub>2</sub> Konzentrationen haben können. Dass heiße Sommer wie 2003 die Bildung von NO<sub>2</sub> begünstigen ist plausibel, da auch O<sub>3</sub> positiv mit zunehmender Temperatur korreliert. Da sich heiße Sommer in den letzten Jahren

häufen, ist eine Fortsetzung des beobachteten Trends zu erwarten.

Wenn die verwendete Formel zur Berechnung der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen aus den NO<sub>x</sub>-Konzentrationen in der Anwendung versagt, muss davon ausgegangen werden, dass auch die Formel zur Berechnung der Anzahl der Überschreitungen keine zuverlässigen Ergebnisse liefert. Auch diese Formel basiert allein auf der einzigen Variablen, dem NO<sub>x</sub>. Damit ist die Plausibilität des Gutachtens 13.4 Luftschadstoffe – Gesamtimmissionen auch in der jetzt vorgelegten Fassung an dieser Stelle nicht gegeben.

#### Zu Kapitel 4.3 (Gutachten 13.4 Seite 37)

Es lässt aufmerken, dass trotz der besseren gewählten Methodik (Ferntransport) noch immer eine Differenz von ca. 20 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> als „zusätzliche Hintergrundbelastung“ an der als Referenz gewählten Station Raunheim offen bleibt. Das sind immerhin 30% der Gesamtbelastung.

Es ist nicht akzeptabel wenn diese nicht erfasste (nicht modellierbare) Schadstoffmenge als zusätzliche Hintergrundbelastung homogen (räumlich) und unskaliert (zeitlich) auch für den Planungsfall angewendet wird. Ob dieser vom Antragsteller als „konservativ“ bezeichnete Ansatz tatsächlich so konservativ ist, ist zumindest fraglich wenn man sich mit Kapitel 5 beschäftigt.

#### Zu Kapitel 5.1 (Gutachten 13.4 Seite 41)

Der Vergleich zwischen den für 2005 gerechneten Modellwerten mit Messungen an den drei Stationen Darmstadt, Frankfurt/M-Ost und Frankfurt/M-Höchst der HLUG zeigt erhebliche Abweichungen.

Für die Station Höchst beträgt die Abweichung bei NO<sub>2</sub> immerhin 9µg/m<sup>3</sup>, das sind bezogen auf das modellierte Ergebnis 25%. Für die Modellierung wurde die Zeitreihe AKTerm des gleichen Jahres verwendet – also eigentlich optimale Bedingungen. Dass sich hier Modell und Messung dennoch nicht besser treffen lässt zweifeln, ob die so genannte „zusätzliche Hintergrundbelastung“ tatsächlich derart homogen angesetzt werden kann wie dies der Antragsteller tut. Da die größten bestehenden und die durch die Planung zu erwartenden zusätzlichen Belastungen im Nahbereich liegen, ist mindestens hier eine genauere Datenqualität zu fordern. Zusammen mit den Schwächen der Rombergformel bewegt sich die Fraport hier im Bereich von systematischen Fehlern, die leicht vorstellbar zu Abweichungen von deutlich mehr als 5 µg/m<sup>3</sup> führen können - was zu großflächigen Grenzwertüberschreitungen bei der Immissionsbelastung (z.B. von NO<sub>2</sub>) führen würde. Die Tatsache, dass man diese großen Abweichungen für einen zurückliegenden Zeitraum findet, für den die Emissionen noch am besten bekannt sein sollten, lässt erhebliche Zweifel daran aufkommen, wie gut die mit der gleichen Methodik ermittelten Prognosen für 2020 zutreffen werden.

Das Gutachten 13.4 Luftschadstoffe – Gesamtimmissionen erweist sich an nahezu

jedem Detail, das vertieft hinterfragt wird, als fehler- und lückenhaft. Das Gutachten ist insgesamt angesichts dieser massiven Mängel in sich nicht plausibel. Es handelt sich dabei aber um eines der zentralen Gutachten in diesem Genehmigungsverfahren. Der Antragstellerin ist aufzugeben, dass Gutachten komplett zu überarbeiten und erneut öffentlich auszulegen.

- **Sondersituation: Abfallverbrennungsanlagen im Umfeld des Frankfurter Flughafens**

In Flughafennähe befinden sich aktuell drei große Abfallverbrennungsanlagen. Die von der Antragstellerin vorgelegten kleinräumigen Daten zur Luftschadstoffbelastung gehen auf diese Sondersituation nicht ein und sind deshalb nicht plausibel.

Das zum G13.3 als Anlage A-1 beigefügte Emissionsgitter 2005 für NO<sub>x</sub> weist für den Bereich der Klärschlammverbrennungsanlage der Stadt Frankfurt in Sindlingen (SEVA) lediglich einen industriebezogenen Emissionswert von 49 Tonnen NO<sub>x</sub> pro Jahr aus. Jede der vier Verbrennungslinien emittiert bei Vollastbetrieb aber rund 15 Tonnen NO<sub>x</sub> pro Jahr, so dass wenigstens 60 Jahrestonnen an NO<sub>x</sub>-Fracht anzusetzen sind. Die genehmigte Emissionsfracht dürfte zudem noch deutlich darüber liegen. Insofern müssten die in den geltenden Genehmigungsbescheiden erlaubten Emissionsfrachten ermittelt und dem Gutachten zugrunde gelegt werden.

Im Industriepark Höchst sind zwei Verbrennungsanlagen (KVA und RVA) unmittelbar nebeneinander errichtet und liegen deshalb im selben Emissionsgitterfeld der Karte A-1 (G13.3, Anhang). Für die Jahresfracht 2005 an NO<sub>x</sub> wird ein Industriewert von 132 Jahrestonnen angegeben. Ausweislich des Genehmigungsbescheides des RP Darmstadt vom 14.07.1995 ist schon allein für die RVA der Ausstoß einer Jahresfracht an NO<sub>2</sub> von 131 Tonnen genehmigt. Der in der Planunterlage genannte Wert von 132 NO<sub>x</sub> wird damit schon allein von der RVA ganz erheblich überschritten. Die anderen emittierenden Anlagen kommen dann noch hinzu. Ausweislich der Emissionserklärung der KVA hat diese im Jahr 2005 insgesamt alleine schon 80,6 Tonnen NO<sub>2</sub> emittiert. Aktuell liegt ein Antrag auf Kapazitätserweiterung von 190.000 Jahrestonnen auf 225.000 Jahrestonnen vor.

Bei Addition allein der Schadstoffwerte der beiden Verbrennungsanlagen wird deutlich, dass die Angaben der Karten im Anhang A1 bis A-3 (Anhang, G13.3) vor diesem Hintergrund nicht plausibel sind.

### **3.6.2 Fehlerhafte Prognose der zukünftigen Gesamtbelastung**

Die von Fraport vorgelegte Belastungsprognose 2020 geht daher von deutlich zu niedrigen Schadstoffwerten aus. Es muss die zu erwartende Zusatzbelastung durch jetzt schon konkretisierte zusätzliche Anlagenplanungen (Neubau, Erweiterung) in die Prognose einbezogen werden.

Offensichtlich wurden von der Antragstellerin bei der großräumigen Schadstoffbelastung der geplante Neubau eines Kohlekraftwerks in Mainz sowie die Erweiterung des Kohlekraftwerks Staudinger mit den zu erwartenden zusätzlichen Emissionen an Luftschadstoffen nicht mit einbezogen. Dies ist nachzuholen. Für die Vorhabenzulassung ist es aber hinsichtlich der kleinräumigen Schadstoffbelastung mindestens erforderlich, die folgenden konkreten Vorhaben mit in die Berechnung einfließen zu lassen:

- Die Inbetriebnahme der 4. Straße der Abfallverbrennungsanlage in Frankfurt am Main - Nordweststadt (aktuell im Bau) führt zu einer Erhöhung der Emissionsfrachten;
- Die wesentliche Kapazitätserweiterung der Klärschlammverbrennungsanlage der Firma Infraser in Frankfurt am Main - Sindlingen (aktuell im Genehmigungsverfahren, Erörterungstermin hat im Februar 2007 stattgefunden) wird zu einem Anstieg der Emissionsfrachten führen;
- Der Neubau einer Ersatzbrennstoff-Verbrennungsanlage im Industriepark Höchst (Grenzbereich Gemarkung Kelsterbach und Gemarkung Frankfurt/M-Schwanheim) mit einer beantragten Verbrennungskapazität für Abfälle von 700.000 Jahrestonnen (aktuell im Genehmigungsverfahren, Erörterungstermin hat im März 2007 stattgefunden) führt zu einer wesentlichen Zunahme der Emissionsfrachten für eine Vielzahl von Luftschadstoffen. Diese Neuanlage befindet sich weniger als 3000 m vom Flughafengelände entfernt und beeinträchtigt mit den Schadstoffemissionen ebenfalls die angrenzenden Kommunen.

Allein diese letztgenannte Anlage wird ausweislich der Angaben in der UVU des dortigen Genehmigungsantrages jährlich eine weitere Zusatzbelastung (Fracht) von 1.200 Tonnen NO<sub>2</sub> (!) verursachen und damit das Problem der Grenzwertüberschreitung in diesem Bereich weiter verschärfen. Im Emissionsgitter der Anlagen A-2 und A-3 zum Gutachten G13.3 Luftschadstoffe – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland ist für diesen Bereich aber für NO<sub>x</sub>-Emissionen im Jahr 2020 ein prognostizierter industrieller Gesamtwert von lediglich 10 Jahrestonnen angegeben. Der real zu erwartende Wert liegt aber – unter Beachtung der Umrechnung von NO<sub>x</sub> zu NO<sub>2</sub> und umgekehrt - mehr als 200fach höher. Diese zentrale Luftbelastungskarte der Fraport ist daher in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen grob fehlerhaft und muss neu erstellt werden.

Der Frage der örtlichen Einhaltung der Grenz- und Zielwertwerte der 22. BImSchV für NO<sub>2</sub> in den angrenzenden Kommunen muss deshalb vertiefend nachgegangen werden. Auf der Basis der vorliegenden Informationen wird befürchtet, das zumindest für NO<sub>2</sub> und für Benzo(a)pyren die Werte der 22. BImSchV nach einem Flughafenausbau nicht eingehalten werden können. Der gestellte Antrag ist deshalb nicht genehmigungsfähig.

Die von der Fraport im Gutachten G13.3 Luftschadstoffe – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland in Tabelle 3-12 auf Seite 34 angenommene drastische Reduzierung der Kfz-Emissionen für das Prognosejahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2005 ist erheblich zu optimistisch. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass mögliche Schadstoffreduzierungen durch erhöhte Kilometerleistungen und erhöhte Motorleistungen kompensiert worden sind. Dies ergibt sich konkret aus den Messergebnissen an den Verkehrsmessstationen der HLUG die kontinuierlich überhöhte NO<sub>x</sub>-Werte messen (siehe die Angaben im Gutachten G1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Teil III Bestandserfassung und –bewertung, Luft und Klima, Seite 26). Selbst das Umweltbundesamt hat in einer aktuellen Studie eingeräumt, dass der NO<sub>x</sub>-Ausstoss von neuen Motoren bisher erheblich zu niedrig abgeschätzt worden ist (Studie "Emissionsfaktoren schwerer Nutzfahrzeuge"). Konkret müssen die Prognoseemissionen für den Kfz-Verkehr erheblich höher angesetzt werden.

### **3.7 Gesamtbelastungsstudie Luftschadstoffe erforderlich**

Die geplante Landebahn befindet sich im Herzen des Geltungsbereiches des aktuell gültigen Luftreinhalteplans Rhein-Main, in dessen Geltungsbereich gemäß der gesetzlichen Definition in § 47 Abs. 1 BImSchG die dauerhafte Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt wird. Dieser gesetzlichen Verpflichtung wird zuwider gehandelt, wenn eine Zunahme der Luftschadstoffbelastung genehmigt werden soll, die jegliche Bemühungen um eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung konterkarieren.

Vor diesem besonderen standortspezifischen Hintergrund ist zur Absicherung der in § 1 Abs. 2 BImSchG geforderten integrierten Vermeidung und Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen und dem Erreichen eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt, eine Gesamtbetrachtung der vorliegend neu beantragten Flugverkehrsemissionen und ihrer Auswirkungen im Einwirkungsbereich des Flughafens zusammen mit den Emissionen

1. der Klärschlammverbrennungsanlage (SEVA) der Stadt Frankfurt/M - einschließlich der seit mehreren Jahren über den Grenzwerten liegenden Hg-Emissionen -,
2. der Klärschlammverbrennungsanlage (KVA) der Firma InfraserV einschließlich der aktuell beantragten Kapazitätserweiterung,
3. der Rückstandsverbrennungsanlage (RVA) der Firma InfraserV sowie
4. den zu erwartenden Emissionen nach dem Bau der EBS-Verbrennungsanlage im Industriepark Höchst

erforderlich.

Das von der Fraport AG vorgelegte Gutachten G14 Humantoxikologie entspricht nicht dieser geforderten Gesamtbelastungsstudie, da es allein auf den zu niedrigen



Schadstoffdaten der Gutachten 13.1 bis 13.4 aufbaut.

Wie bereits in dem Kapitel „Summationsbetrachtung“ dargestellt, muss eine Gesamtbetrachtung erfolgen. Deshalb besteht weiterer Aufklärungsbedarf. Es wird deshalb **beantragt**,

1. vor einer Entscheidung über den gestellten Genehmigungsantrag zur Vervollständigung der Antragsunterlagen
2. mindestens für diejenigen Luftschadstoffe, für die im Einwirkungsbereich - der genannten vier Verbrennungsanlagen (SEVA, KVA, RVA, EBS) und des Flughafens Grenzwertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden können – NO<sub>2</sub> und Benzo(a)pyren - eine mindestens einjährige Messkampagne in den angrenzenden Kommunen, insbesondere Kelsterbach, zur genauen Ermittlung der aktuellen Vorbelastung durchzuführen;
3. zur Abschätzung der humantoxikologischen Belastung für die Bevölkerung und der ökotoxikologischen Belastung für Natur und Umwelt eine qualifizierte Gesamtbelastungsstudie hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen durchzuführen.

### 3.8 Umweltverträglichkeitsstudie

Die bisher vorgelegten Unterlagen entsprechen nicht den Anforderungen des UVPG. Die gemachten Ausführungen zu den erheblichen Mängeln der Antragsunterlagen im Themenbereich „Luftschadstoffe“ wirken sich unmittelbar negativ auf die Plausibilität der UVS aus, da diese sich ganz wesentlich auf die Inhalte der Gutachten G13.1 bis G13.4 stützt und diese zusammenfassend referiert (siehe z.B. Gutachten G1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Teil III Bestandserfassung und –bewertung und Auswirkungsprognose, Luft und Klima, Seite 42 oben: *„Für die Prognose betriebsbedingter Luftschadstoffimmissionen werden die Ergebnisse der vorhandenen Luftschadstoffgutachten G13.1 bis G13.4 zum Planungsfall 2020 zusammenfassend dargestellt.“*)

Die von der Antragstellerin vorzulegende UVS muss mit einer allgemein anerkannten fachlichen Methode erstellt werden, die dem guten fachlichen Standard der Umweltwissenschaften entspricht, z.B. mit der Methode der "ökologischen Risikoanalyse". Den Ausführungen der UVS ist nicht zu entnehmen, welche fachlich anerkannte Methode angewandt worden ist. Der pauschale Verweis im Gutachten G1 UVS und LBP – Teil I. Allgemeines und Methodik, Seite 122 auf den Hessischen Leitfaden für Umweltverträglichkeitsstudien für Straßenbauvorhaben reicht im Rahmen dieses hochkomplexen Flughafenverfahrens nicht aus, um die angewandte fachliche Methode zu spezifizieren.

Es wird gefordert, dass die UVS entsprechend den "Leitlinien für eine gute UVP-Qualität" der UVP-Gesellschaft vom November 2006 erstellt werden muss (im Internet verfügbar unter [www.uvp.de/ag\\_qm/QM\\_Leitlinien\\_version1.1\\_20060911.pdf](http://www.uvp.de/ag_qm/QM_Leitlinien_version1.1_20060911.pdf)) .

Mindestens die Behandlung folgender auf das Vorhaben bezogener Themen fehlen in-

haltlich in der bisherigen UVS:

- ökotoxikologische Auswirkungen der Emissionen von Bau und Betrieb des Flughafens;
- Auswirkung von Bau und Betrieb des Flughafens auf das regionale Kleinklima;

### 3.9 Weitere Aspekte

- **Zusatzbelastung aufgrund der Steigungen unzureichend ermittelt**

Ein zentraler Punkt bei der Ermittlung der Luftschadstoffbelastung sind die Rollvorgänge auf dem Flughafensystem. Durch die zahlreichen Steigungen, die zu einem vermehrten Luftschadstoffausstoß führen, müssen die hierzu eingestellten Daten ordnungsgemäß ermittelt werden, da ansonsten verfälschte Ergebnisse zu erwarten sind. Es wird geltend gemacht, dass die Antragstellerin bezüglich der zusätzlichen Steigungen, die die Flugzeuge zu bewältigen haben, die Datengrundlage nicht ordnungsgemäß ermittelt hat.

Die Antragstellerin führt in G13.1, S. 22 aus, dass „nach fachlicher Einschätzung des Auftraggebers angenommen wurde, dass auf den Streckenabschnitten mit Steigungen größer gleich 1% ein erhöhter Schub mit einer relativen N1-Drehzahl von 38 % benötigt wird.“ Eine fachliche Einschätzung der Antragstellerin reicht jedoch nicht aus, um zu bestimmen, welcher Schub für Steigungen von 1,5 % notwendig ist.

In diesem Zusammenhang ergibt sich auch ein Widerspruch zu den Aussagen in G10.1, S. 37, in der die Antragstellerin versucht die Lärmauswirkungen zu ermitteln. In dieser Unterlage wird nämlich davon ausgegangen, dass nach einer „intensiven Recherche“ bei der Deutschen Lufthansa sich ergeben hat, dass in Steigungsbereichen eine gegenüber dem Lastfall Rollen (ohne Steigungseinfluss) um rund 10%-Punkte-N1 erhöhte Triebwerksleistung erforderlich sein werde.

Offensichtlich reicht eine „fachliche Einschätzung“ bzw. eine „intensive Recherche“ nicht aus, um zu fundierten Daten zu gelangen, um eine dem „Stand der Technik“ entsprechende Prognose zu erstellen. Obwohl die Anhörungsbehörde in ihrem Anhörungsbericht einen Aufklärungsbedarf geltend gemacht hat,

**„In G10.1, Teil B, Seite 31 wird zur erhöhten Triebwerksleistung im Steigerungsbereich der Rollbrücken auf eine „intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG“ verwiesen. Diese Recherche ist näher zu erläutern.“**

bleibt die Antragstellerin bei ihren Aussagen und begibt sich mit der neuen Planauslegung nunmehr auch noch in Widerspruch zu diesen Angaben.

Inwieweit alle Steigungen, insbesondere auch der Schnellabrollwege in die Berechnungen eingeflossen sind, ist aufklärungsbedürftig. Aus den Planunterlagen ergibt sich dies nicht.

Allein aus dem Aspekt des erhöhten Schubs in Steigungsbereichen ergibt sich, dass die Belastung durch Luftschadstoffe in den angrenzenden Waldgebieten wesentlich höher

ist, als dies von der Vorhabensträgerin ermittelt und in den Planunterlagen dargestellt worden ist.

- **Plausibilitätsbetrachtung nicht plausibel**

Auf den Seiten 111ff, G13.1 wird eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen. Während in dem „alten“ Gutachten von einer Vertikalausdehnung von 60 m bei NO<sub>x</sub> ausgegangen wird, wird nunmehr von einer Vertikalausdehnung von 140 m gesprochen. Hintergrund soll die verstärkte Durchmischung aufgrund der Turbinenabluft-Dynamik sein. Dies stellt keine plausible Begründung für die geänderte Eingangsgröße dar. Denn im Ergebnis kommen geringere Belastungen an NO<sub>x</sub> und Benzol bei der Berechnung heraus, als dies im „alten“ Gutachten der Fall war, obwohl sich beim NO<sub>x</sub> die „Mengenangaben“ wesentlich erhöht haben (Jahresemission von 1.380 t auf 2.900 t gestiegen; Quellstärke von 43,8 g/s auf 91,96 g/s).

- **Quellen für Luftschadstoffbelastungen – Prüfstand im Norden (Ausgebaute Triebwerke)**

Ebenso wie bei den Lärmauswirkungen ist nicht erkennbar, inwieweit sich die Gesamtbelastung durch das Verbleiben dieses Triebwerks-Prüfstandes im Norden des Flughafengeländes auswirken wird. Es wird zwar auf S. 24/25 erwähnt, dass in allen drei Betriebsszenarien dieser Prüfstand gleich bleibt. Inwieweit dies bei den Auswirkungsberechnungen tatsächlich eingestellt worden ist, kann den Planunterlagen nicht entnommen werden.

## **4. Auswirkungen auf das lokale und globale Klima**

### **4.1 Mangelnde Berücksichtigung des globalen Klimawandels in der Planfeststellung**

Die Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimawandel nicht. Weder bei den klimatologischen Auswirkungen, noch bei den Auswirkungen auf die sonstigen Umweltfaktoren (Luftschadstoffe, Waldinnenklima) haben die Vorhabensträgerin bzw. deren Gutachter die neusten wissenschaftlichen Studien und Erkenntnisse berücksichtigt. So hätten bei den Auswirkungsprognosen für das Kleinklima die immer häufiger auftretenden Besonderheiten des jahreszeitlichen Klimas Berücksichtigung finden müssen. Hierzu bestand in mehrfacher Hinsicht Veranlassung.

Die notwendigen Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen aufgrund der verfassungsrechtlichen Schutzpflichten des Staates aus Art. 2 GG sowie aus Art. 20 a GG ergriffen werden. Alle Maßnahmen, die zu einer weiteren Belastung führen, verstoßen gegen diese unmittelbar aus der Verfassung resultierenden öffentlichen

Interessen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie gegen internationale Verpflichtungen. Soll ein Infrastrukturprojekt, wie es von der Antragstellerin beantragt worden ist, genehmigt werden, so sind im Rahmen der Abwägung des § 8 Abs. 1 LuftVG die CO<sub>2</sub>-Belastungen, die von einem Flughafen ausgehen, als Abwägungsbelang zu ermitteln, zu bewerten und letztendlich in die Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange einzustellen. Werden hierzu keine ausreichenden Ermittlungen vorgelegt und bewertet, würde dies zu einem Abwägungsdefizit führen. Da dieser Belang bislang im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt worden ist, muss sogar von einem Abwägungsausfall ausgegangen werden, wenn hierzu nicht noch weiterer Aufklärungsbedarf von Seiten der Planfeststellungsbehörde geltend gemacht wird.

## 4.2 Luftverkehr und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Bei der Klimawirkung des Fliegens sind zwei Aspekte von wesentlicher Bedeutung, die die Bedeutung des Luftverkehrs am Klimawandel verdeutlichen: Erstens entstehen bei der Verbrennung von Kerosin neben CO<sub>2</sub> auch Stickoxide und Wasserdampf. Beide Stoffe sind klimaschädlich und tragen mithin zum globalen Klimawandel bei. Zweitens ist die Erwärmungswirkung dieser Stoffe in Flughöhe wesentlich größer, als wenn sie am Boden ausgestoßen werden. Deswegen darf nicht allein der Spritverbrauch pro Passagier hochgerechnet werden, um die Klimaschädlichkeit zu bestimmen. Vielmehr muss für die Klimawirkung der CO<sub>2</sub>-Ausstoß mindestens mit dem Faktor 3 multipliziert werden (vgl. hierzu: S. 38 der Studie: Klimawirksame Emissionen des PKW-Verkehrs, Wuppertal-Institut).

Mittlerweile beschäftigen sich zahlreiche Studien mit der Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs:

- (1) IPCC-Bericht zum Luftverkehr: [http://www.ipcc.ch/pub/av\(E\).pdf](http://www.ipcc.ch/pub/av(E).pdf)
- (2) Tagungsband der AAC-Konferenz (Aviation, Atmosphere and Climate): <http://www.pa.op.dir.de/aac>
- (3) Übersichtsartikel zu den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Atmosphäre: <http://www.ingentaconnect.com>
- (4) Abstracts der international conference on Transport, Atmosphere and Climate 2006: <http://www.pa.op.dir.de/tac>
- (5) "Verkehr und Umwelt: Auf dem Weg zu einer neuen gemeinsamen Verkehrspolitik"; Europäische Umweltagentur (EUA)
- (6) „Klimawirksame Emissionen des PKW-Verkehrs und Bewertung von Minderungsstrategien“; Kapitel 4, Kasten 1, S. 38.

Es wird **beantragt**, diese Studien dem Planfeststellungsverfahren beizuziehen. Diese Studien gilt es auszuwerten und die gewonnenen Erkenntnisse in

das laufende Planfeststellungsverfahren einzuführen.

Die Aussagen in den vorgelegten Gutachten, insbesondere G3, werden dem rechtlichen Stellenwert dieses Themas nicht gerecht.

Sollte der Luftverkehr in der prognostizierten Weise anwachsen, wird der Luftverkehr überproportional zu der klimaschädlichen Verursachung des Klimawandels beitragen. Aus diesem Grund müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, um dieses zu verhindern.

### 4.3 CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Frankfurter Flughafen

In der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG wird auf Seite 120 erläutert, dass der Flughafenausbau im Planungsfall 2020 gegenüber der Ist-Situation 2005 zu einer Steigerung der flughafeninduzierten CO<sub>2</sub>-Emission von 87 % führen wird. Die Fraport-Gutachter ermitteln, dass im Planfall voraussichtlich insgesamt ca. 2 Mio t CO<sub>2</sub> pro Jahr durch Flugbetrieb emittiert werden.

In der Anhörung des Landtages (vom 13.02.-15.02.2007) hat Dr. Schallaböck vom Wuppertal-Institut folgendes ausgeführt:

„... Über die am Flughafen Frankfurt abgesetzten Flugkraftstoffe ist der Flughafen Frankfurt ursächlich für **mittlerweile vermutlich mehr als 5 Prozent der gesamten von Deutschland ausgehenden anthropogenen Klimabelastungen**. Bezogen auf die klimapolitischen Ziele der 1. und 2. Klima-Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages für das Jahr 2050 schöpft die gegenwärtig auf den Flughafen Frankfurt zurückzuführende Klimabelastung gegen 20 Prozent des gesamten – d.h. aus allen Aktivitäten herrührenden – für Deutschland als zulässig zu erachtenden Wertes aus. Der zwischenzeitlich erweiterte Erkenntnisstand bezüglich des globalen Klimasystems bietet keine Handhabe, aus wissenschaftlichen Gründen eine Abschwächung der seinerzeit zwischen Wissenschaft und Politik einvernehmlich fixierten Ziele zu betreiben.

4.

Die hier zunächst nur den ab Frankfurt abgehenden Verkehr betreffenden Werte verdoppeln sich naturgemäß in etwa, wenn auch der in Frankfurt ankommende Luftverkehr berücksichtigt wird. Wird zudem angenommen, dass sich die am Frankfurter Flughafen abgesetzte **Kerosinmenge aufgrund von Ausbaumaßnahmen und** organisatorischen Verbesserungen, eines Übergangs zu größeren Flugzeugmustern und gegebenenfalls zu größeren mittleren Transportweiten, sowie unter Einschluss der Effizienzgewinne im Energieverbrauch bis 2050 um jährlich 1,5 Prozent erhöhen – die aktuellen Steigerungsraten im Energieverbrauch der Luftfahrt liegen deutlich höher –, **so ergibt sich daraus eine weitere Verdoppelung der dem Flughafen Frankfurt zuzurechnenden Klimabelastungen.**

5.

In einer solchen Perspektive erscheint es nicht ausgeschlossen, dass die mit dem Flughafen Frankfurt in Verbindung stehenden Klimabelastungen längerfristig zunehmend in die Größenordnungen hineinwachsen, die für die anthropogenen Klimabelastungen ganz Deutschlands aus allen Quellen als vertretbar erscheinen können. Es dürfte auf der Hand liegen, dass Entwicklungen dieser Art ganz erhebliche Auswirkungen auf Art und Umfang des am Flughafen Frankfurt zu bedienenden Luftverkehrsbedarfs haben können; **ich kann jedoch nicht erkennen, dass den hiermit zusammenhängenden Fragen bislang mit dem angemessenen Ernst nachgegangen worden ist.**

6.

Selbstverständlich würde **dies Analysen, Erörterungen und Abwägungen in the very detail** erfordern, was im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme nicht erfolgen kann. Außerdem sind solche Betrachtungen zwar offensichtlich für Hessen von großem Interesse und großer Bedeutung, doch mag einzuräumen sein, dass eine sachgerechte Urteils- und Entscheidungsfindung allein aus hessischer Perspektive fragwürdig erscheint. Hierzu sind zwei Hinweise zu geben:

- (1) Die zugrunde liegende Problemstellung ist in ihrem Wesenskern seit wenigstens eineinhalb Jahrzehnten bekannt. Ich selbst habe im Rahmen des Studienprogramms der 2. Klima-Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages als Projektleiter im Bereich Verkehr eine entsprechende Studie eingereicht und – aus einem damals noch etwas eingeschränkten Kenntnisstand – den Problemhorizont aufgezeigt. Da der Kommissionsvorsitzende ein bekannter hessischer Abgeordneter war, kann ich davon ausgehen, dass die Ergebnisse auch in Hessen verfügbar waren; wie mir bekannt ist, wurden sie auch in Luftverkehrskreisen diskutiert. Man hätte also auch im vorliegenden Vorhaben dem Thema mehr Beachtung schenken können.
- (2) Einzuräumen ist, dass auf gesamtstaatlicher und europäischer Ebene keine zureichenden Konzepte für eine klimaverträgliche Luftverkehrsentwicklung existieren; erst recht mangelt es an einer Untersetzung durch Standortkonzepte, die in geeigneter Form Funktionen und Limitierungen räumlich zuordnen.“ (schriftliche Stellungnahme von Dr. Schallaböck anlässlich der Anhörung im Landtag vom 13.02- bis 15.02.2007).“

Die wichtigsten Erkenntnisse für dieses Planfeststellungsverfahren lauten zusammengefasst:

- Über die am Flughafen Frankfurt abgesetzten Flugkraftstoffe ist der Flughafen Frankfurt ursächlich für mittlerweile vermutlich mehr als 5 Prozent der gesamten von Deutschland ausgehenden anthropogenen Klimabelastungen.

- Die am Frankfurter Flughafen abgesetzte Kerosinmenge wird u.a. aufgrund der geplanten Ausbaumaßnahme eine weitere Verdoppelung der dem Flughafen Frankfurt zuzurechnenden Klimabelastungen bedeuten.
- Die genauen Auswirkungen müssten „in the very detail“ ermittelt und analysiert werden.

Da dies bislang im LEP-Änderungsverfahren noch nicht gemacht worden ist, könnte dies zum einen zur Nichtigkeit der LEP-Änderung führen. Zum anderen bedeutet dies aber, dass auf jeden Fall auf der Planfeststellungsebene diesem öffentlichen Belang im Detail nachgegangen werden muss.

#### **4.4 BUND-Hessen und Klimawandel**

Einstimmig verabschiedeten die 120 Delegierten des hessischen Landesverbandes des BUND auf Ihrer Landesdelegiertenversammlung 2007 eine Resolution, in der sofortige und wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz des globalen Klimas gefordert werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Verbrennung fossiler Energieträger müssen nach Auffassung des BUND innerhalb der nächsten drei Legislaturperioden in Hessen drastisch reduziert werden.

U.a. wurden folgende Maßnahmen gefordert:

- eine Verkehrswende vollzogen wird durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, die Schaffung von Städten kurzer Wege, den Ausbau eines attraktiven vernetzten Bahnangebots in der Fläche sowie die substantielle Verlagerung von Verkehren hin zum Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr,
- im Automobilbereich (Pkw wie auch Lkw) kurzfristig deutlich effizientere Motoren zum Einsatz kommen,
- der Flugverkehr drastisch reduziert wird und nach dem Verursacherprinzip die Kosten für die Eindämmung und Sanierung der ökologischen Schäden, die er verursacht, auferlegt bekommt. Unerlässlich und ein erster Schritt ist in diesem Zusammenhang, dass die Befreiung des Flugverkehrs von Mineralölsteuer (Kerosinsteuer) und Mehrwertsteuer aufgehoben wird.

#### **4.5 Klimaschutz ist das „Gebot der Stunde“**

Ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens würde die Überkapazitäten der deutschen Flughäfen noch erhöhen. Ein Anreiz für die Vermeidung von Luftverkehr würde damit sicherlich nicht einhergehen. Vielmehr ist propagiertes Ziel sowohl der Vorhabensträgerin als auch der Bundesregierung am weltweiten Luftverkehrswachstum teilzuhaben und damit so viel wie möglich Luftverkehr in Deutschland abzuwickeln. Die gegenläufigen Tendenzen der Reduzierung des Luftverkehrs aufgrund seiner

besonderen Klimaschädlichkeit werden derzeit in der politischen Diskussion ausgeblendet bzw. gelangen erst langsam in die politischen Diskussionsprozesse. Jedoch scheint eines klar: Die Prognosen des Luftverkehrs gehen davon aus, dass dieser maßgeblich an der CO<sub>2</sub>-Emissionsbelastung beteiligt sein wird. Die Klimaforscher mahnen in den nächsten Jahren und nicht etwa für die nächsten Jahrzehnte die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, da ansonsten die Auswirkungen des Klimawandels eine Gefahr für das menschliche Leben auf diesem Planeten bedeutet.

Sollte der geplante Ausbau des Frankfurter Flughafens genehmigt werden, müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, die dazu führen, dem Klimawandel entgegen zu wirken. Hierzu gehört u.a., dass der S-Bahnanschluss an das T3 als Folgemaßnahme mit planfestgestellt werden muss. Denn nur durch eine weitere Reduzierung des MIV wird es zu einer Verringerung der Luftschadstoffbelastung kommen. Selbst die Antragstellerin kommt auf Seite 120 der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG zu der Erkenntnis, dass die Notwendigkeit bestehen würde, im Rahmen des Flughafenausbaus alle verhältnismäßigen Maßnahmen zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ergreifen. Aus den Planunterlagen ist jedoch nicht ersichtlich, welche Maßnahmen ergriffen wurden, um die CO<sub>2</sub>-Emission zu verringern.

#### **4.6 Einwendungen zu dem Gutachten G3 (klimatologische Auswirkungen durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main)**

Im Ordner 51 sind im Wesentlichen die „alten“ Gutachten zu den klimatologischen Auswirkungen enthalten. Hier hätte eine ganze Menge Papier gespart werden können, da diese Unterlagen bereits vorgelegen haben. Lediglich eine Stellungnahme von 21 Seiten ist diesem Ordner vorangeheftet. Die Stellungnahme wurde vom Deutschen Wetterdienst, Abteilung Klima- und Umweltberatung Offenbach am 14.11.2006 erstellt. Die Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass trotz der zahlreichen Planänderungen, wie sie von der Vorhabensträgerin vorgenommen worden sind, keine weiteren Änderungen aus klimatologischer Sicht zu erwarten sind.

Einzuwenden ist, dass diese Stellungnahme lediglich auf Abschätzungen und verbalen Bewertungen beruht, obwohl sich grundlegende Veränderungen in der Bebauung durch die Planänderung beziehungsweise dem unterstellten Ist-Zustand ergeben haben. Es hätten neue Modellrechnungen durchgeführt werden müssen, um die klimatologischen Auswirkungen darzustellen und im Anschluss daran bewerten zu können. Die dem „alten“ Gutachten vom 29.10.2004 zugrunde liegenden Daten sind nicht mehr aktuell. Es sind völlig veraltete Zeitreihen den Berechnungen zugrunde gelegt worden. In Anbetracht der Veränderung der globalen klimatischen Verhältnisse wäre hier eine Aktualisierung zwingend notwendig gewesen.



#### **4.6.1 Falsche Darstellungen in den Abbildungen der Stellungnahme**

Die Abb. 1, G3 soll die Flächennutzung für den Ist-Fall 2005 darstellen. Die in dieser Abbildung gekennzeichneten Flächenbeschreibungen stimmen mit der realen Ist-Situation an vielen Stellen nicht überein. Sollte diese Flächennutzungszuordnung Grundlage der Bewertungen geworden sein, könnten sich alleine hieraus schon Fehler bei der Bewertung eingestellt haben. Im südlich angrenzenden Bereich ist eine Fläche eingezeichnet, die bezeichnet wird mit „war Wald; ist unversiegelte Fläche. Es handelt sich im Wesentlichen um die planfestgestellte Fläche für die „A380-Wartungshalle“. Dabei sind Bereiche dargestellt, die nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst sind und daher auch nicht gerodet worden sind. Die Darstellung der hellgrünen Flächen dürfte fehlerhaft sein. Rund um die CCT Halle gab es bereits im Jahre 2005 kaum noch unversiegelte Flächen. Diese Fehler dürften sich im Hinblick auf die Bewertung der klimatologischen Auswirkungen bemerkbar machen.

Bei der Abbildung 2) auf Seite 17 ergibt sich ein ähnliches Bild. Die hellgrünen Flächen als sonstige unversiegelte Flächen zu bezeichnen stellt einen groben Fehler dar.

Bei der Abbildung 3) handelt es sich um die Flächennutzung im Planungsfall 2020. Bei der Darstellung wurde die geplante Landebahn im Kelsterbacher Wald vergessen.

#### **4.6.2 Bebauung „Gateway Gardens“**

Interessanter Weise wird dem Prognose Nullfall die Bebauung „Gateway Gardens“ zugeordnet. Die Aussagen zu dieser Fläche auf Seite 18 überzeugen nicht. Die Gutachter beschreiben selbst, dass es zu einem höheren Gebäudeanteil und deutlich mehr Versiegelungen kommen wird. Isoliert wird dann jedoch nur die Fläche im Vergleich zur gesamten Fläche des Frankfurter Flughafens betrachtet, um dann zu dem Ergebnis zu kommen, dass es sich nur um eine geringe Ausdehnung im Vergleich zum gesamten Modellgebiet handelt. Deshalb sollen die klimatischen Folgen verbal abgeschätzt werden können. Dann erfolgt ein Vergleich mit dem Kelsterbacher „Gewerbegebiet Süd“. Dies ist unzulässig.

#### **4.6.3 Weitere Einwendungen**

Ansonsten bleiben die im bisherigen Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen bezüglich der Methode und der Bewertung der klimatischen Auswirkungen aufrechterhalten. Hier wird auf die Ausführungen im Erörterungstermin verwiesen, die sich die Einwender zu eigen machen. Es fehlen vor allem Aussagen zur Regionalklimatologie und zum Mikroklima. Vor allem die Einwender im Nahbereich des Frankfurter Flughafens (u. a. Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf) müssen befürchten, dass sich die klimatischen Verhältnisse derart ändern, dass sie Gesundheitsgefahren ausgesetzt werden beziehungsweise andere Lebensumstände sich derart ändern, dass die Lebensqualität enorm sinken wird. Windschwächen in den einzelnen Gemeinden rund um den Frankfurter Flughafen sind nicht dargelegt und können somit auch nicht in die Immissionsprognose eingeflossen sein. Des Weiteren wird immer noch kein Bezug zum Immissionsgutachten hergestellt. Weiterhin ist zu kritisieren, dass als Referenzjahr lediglich ein mittleres Jahr herangezogen worden ist. Für die Einschätzung und Berechnung der Überschreitungshäufigkeiten sind jedoch Jahre mit Windschwächen

und Hitzebelastungen darzustellen. Es muss festgestellt werden, dass es in den letzten Jahren zu mehrfachen Überschreitungen der Staub- und No2 -Werte gekommen ist. Die Varianzen dieser Jahre hätten daher ermittelt und den Ausbreitungsberechnungen zugrunde gelegt werden müssen.

Ganz grundsätzlich muss nochmals kritisiert werden, dass dem Gutachten die Modelle des Deutschen Wetterdienstes zugrunde liegen. Diese Modelle sind jedoch auf dem freien Markt nicht zugänglich und können somit von Einwenderseite beziehungsweise von dem hinzugezogenen Sachverständigen nicht überprüft werden.

#### **4.6.4 Anpassung an den Klimawandel**

Zu bemängeln ist weiterhin, dass die Anpassung an den Klimawandel nicht vollzogen worden ist. Die Gutachter weisen zwar darauf hin, dass es zu geringen Lufttemperaturanstiegen gekommen sei. Jedoch lassen sie einen Weitblick außen vor. Es fehlt eine Beurteilung der Klimaextreme, wie sie sich im globalen Klimawandel durch die Bauvorhaben noch verstärken werden. Dem bisherigen Vortrag der Einwender, dass bislang im Planfeststellungsverfahren die über der neuen Landebahn in den Nachtstunden entstehende Kaltluft noch nicht bewertet worden sei, wurde in den neuen Unterlagen keine Beachtung geschenkt, obwohl sich die HLUG diesen Bedenken angeschlossen hatte. In den neuen ausgelegten Planunterlagen fehlt jegliche Aussage hierzu.

#### **4.7 Flugklimatologische Auswirkungen**

In der Stellungnahme zum Gutachten G 21.1 vom 22.01.2007 wird vom DWD ausgeführt, dass das „alte“ Gutachten vom 22.07.2004 den Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt werden kann, da sich keine Änderungen ergeben hätten.

Auf Seite 7 der Stellungnahme wird ausgeführt, dass die klimatische Begutachtung „im Wesentlichen“ nach den Forderungen und Empfehlungen der ICAO Annex 14 durchgeführt worden ist. Bislang wurde davon ausgegangen, dass die Forderungen und Empfehlungen der ICAO eingehalten wurden. Es müsste geklärt werden, wo es Abweichungen gegeben hat.

Nach wie vor wird auf Seite 7 der Stellungnahme davon gesprochen, dass von der „gültigen Klimaperiode der WMO“ ausgegangen worden ist. Diese Klimaperiode liegt mittlerweile 17 Jahre zurück (von 1961 bis 1990). Seit dieser Zeit haben sich wesentliche Veränderungen hinsichtlich des Klimas ergeben, wie die jüngsten Studien nachweisen. Selbst wenn derzeit noch von einer „gültigen“ Klimaperiode ausgegangen wird, muss geprüft werden, inwieweit die Klimaextreme der letzten Jahre flugklimatologische Auswirkungen für den Planfall 2020 haben können.

Gerade in den verkehrsreichsten Sommermonaten kommt es vermehrt zu extremen Wetterverhältnissen (heiße Sommer, heftige Stürme und Gewitter). Diese sind im Hinblick auf den geplanten Flugbetrieb hin zu bewerten. Die Einschätzung in G 21.1 „alt“ auf Seite 58, dass der Flugbetrieb in den Sommermonaten „nicht nennenswert beeinträchtigt“ wird, ist im Hinblick auf die neuen Erkenntnisse zum Klimawandel

nochmals zu prüfen.

Auch die Stellungnahme zum Gutachten 21.2 vom 17.10.2006 lässt vermuten, dass den Gutachtern noch nicht alle Änderungen, die dem neuen Planfeststellungsantrag zugrunde liegen, bekannt waren. Die Gutachter stellen auf Seite 3 der Stellungnahme fest, dass die Planänderungen keinen Einfluss auf die Strömungs- und Turbulenzverhältnisse im Bereich der geplanten Landebahn Nordwest haben. Diese Feststellung ist schon deshalb fragwürdig, weil aufgrund der Prognose mehr Landungen auf der geplanten Landebahn zu erwarten sind. Nicht geprüft wurde offenbar, ob sich Auswirkungen dadurch ergeben, dass mittlerweile am nördlichen Rand der geplanten Landebahn ein 300 m langer und 10 m hoher „Vorhang“ geplant ist. Es ist zu prüfen, inwieweit sich hierdurch Strömungs- und Turbulenzverhältnisse verändern können. Weiterhin könnten sich aus dem Abriss des Ticona-Werkes Veränderungen ergeben, die bislang bei den Berechnungen noch keinen Eingang gefunden haben.

#### 4.8 Ozon

In der aktualisierten Version des Anhangs zu G14 wird das Ergebnis, im Vergleich zur ursprünglichen Fassung, geändert. In dem neuen Anhang zu G14 wurden auf Seite 24 die Worte „und seiner näheren Umgebung“ eingeführt. Der zusammenhängende Satz lautet:

„.... abnehmen wird, selbst wenn das lokale Oxidantienbildungsmaterial auf dem Flughafengelände und seiner näheren Umgebung als Folge der Erhöhung der flughafeninduzierten Vorläufersubstanzen zunehmen wird.“

Dem Ergebnis des ursprünglichen Gutachtens wurde ein entscheidender Satz hinzugefügt:

**„Wegen der Zunahme der flughafenbedingten NOx-Emissionsanteile um 73 % von der Ist-Situation (2005) zum Planungsfall (2020) kann es aber im Lee des Flughafens bei oxidantienbildenden Wetterlagen im Einzelfall trotzdem zu höheren Ozonkonzentrationen kommen als unter den heutigen Emissionsbedingungen.“**

Eine Bewertung dieser Feststellung, ob hierdurch die Anwohner der angrenzenden Wohngebiete zusätzlichen Belastungen ausgesetzt sind, wird nicht vorgenommen. Es wäre darzustellen gewesen, was „im Einzelfall“ bedeutet und vor allem, welche Bereiche betroffen sein können.

#### 5. Geruchsprognose (Ordner 65, G 20)

Für die hier vertretenen Einwender in Kelsterbach, Walldorf und Schwanheim wird geltend gemacht, dass durch den geplanten Flughafenausbau erhebliche Beeinträchtigungen durch Geruchsbelästigungen zu erwarten sind. Das vorgelegte Gutachten G20 ermittelt fehlerhaft sowohl die IST-Situation als auch den Planfall. Das Gutachten G 20 betrachtet ausschließlich die Gerüche, die durch den Flugverkehr

entstehen. Anderweitige Geruchsquellen, wie z.B. die Entsorgungsleitung zwischen Flughafen und der Kläranlage in Sindlingen bleiben außen vor. Die grundsätzlichen Mängel, die den Gutachten anhaften, die Grundlage für das G20 geworden sind (G13, etc.) führen zwangsläufig zu fehlerhaften Betrachtungen.

## 5.1 Nichtanwendung der GIRL

Die Geruchsimmissions-Richtlinie – GIRL – vom 21.09.2004 wurde der Untersuchung nicht zugrunde gelegt. Zwar wird die GIRL mittlerweile an einigen Stellen des G20 zitiert, jedoch werden deren Inhalte, insbesondere das methodische Vorgehen, nicht zur Grundlage der Begutachtung gemacht. Vielmehr wird auf die veralteten Daten des „alten“ G20 zurückgegriffen, lediglich die neuen Daten aus G13 (IBJ 2006; MU, 2006 vgl. S. 15, G20) eingesetzt und so ein Ergebnis ermittelt, welches von vornherein nicht geeignet ist, eine dem Stand der Technik entsprechende Geruchsemissionsprognose abzugeben.

In Ziffer 4.2 GIRL wird beschrieben, wie die Ermittlung der Geruchsemissionen im Genehmigungsverfahren zu erfolgen hat. So sollen die Kenngrößen für die vorhandene Belastung IV, der zu erwartenden Zusatzbelastung IZ und der Gesamtbelastung ermittelt werden. Wie die Kenngrößen ermittelt werden sollen, geht aus den Ziffern 4.4 bis 4.5 hervor. Die Auswertung wird in Ziffer 4.6 beschrieben.

Eine Ermittlung der Belastung nach Ziffer 4.4.1 liegt dem G20 nicht zugrunde. Dabei wurde die Berücksichtigung der neuen GIRL bereits von der Anhörungsbehörde gefordert (S. 972 des Anhörungsberichtes). Weshalb in Kelsterbach von einer Vorbelastungssituation (Kenngröße IV) von 0,00 ausgegangen wird (vgl. S. 67 G20) ist nicht nachvollziehbar, da es bereits heute zu erheblichen Geruchsbelastungen durch den Flughafen kommt. Dass die Vorbelastung in Schwanheim überhaupt nicht ermittelt wird, ist für dieses Planungsverfahren nicht hinzunehmen.

Die Kenngrößen wurden auch nicht nach dem in der GIRL vorgesehenen Referenzmodell AUSTAL2000 ermittelt, so dass das G20 nicht dem Stand der Technik entspricht. Die Geruchsausbreitungsberechnung hat auf der Basis der Richtlinie VDE 3788 (Blatt 1), des Anhangs 3 der TA Luft und der speziellen Anpassungen für Geruch entsprechend dem Referenzmodell AUSTRAL 2000 zu erfolgen (vgl. Ziffer 1 GIRL).

Die Angaben zur Geruchsbelastung sind auch viel zu großflächig. Je nachdem, wo die Betroffenen in den einzelnen Anrainerkommunen wohnen, kann es vermehrt zu Geruchsbelastungen kommen. Deshalb sind die Angaben „Kelsterbach“, „Walldorf“, „Schwanheim“, etc. nicht geeignet, um die Betroffenheit der Einwender zu beschreiben.

Auch die Prognose über die Geruchsbelastungen muss die Klimaextreme, wie diese von den Klimaforschern vorhergesagt wird, berücksichtigen. Je wärmer es wird, desto mehr machen sich Gerüche bemerkbar.

Obwohl die Einheiten in den Tabellen 7-1 bis 7-3 gleich geblieben sind (kg/h; 106 GE/h)

kommt es zu völlig anderen Zahlenangaben. Dies wird im Gutachten nicht erläutert und ist klärungsbedürftig.

## **5.2 IST-Zustand fehlerhaft ermittelt**

Von Einwendern in Kelsterbach wird die derzeitige Geruchsbelastung als extrem bezeichnet. Es habe in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme der Belastung gegeben. Insbesondere am Vormittag komme es vermehrt zu Kerosingeruchsbelastungen, wenn nachts viel geflogen worden ist.

Der IST-Zustand in dem „alten“ G20 wurde durch eine „Geruchsbegehung (1.6.99 – 30.06.2000)“ festgestellt. Diese Daten sind veraltet und können einer Betrachtung im Jahre 2007 nicht mehr zugrunde gelegt werden. Vielmehr hätten neue Geruchsbegehungen zur Bestimmung der Ist-Situation erfolgen müssen.

Die Angaben in der Tabelle 7-1 und 7-3 auf den Seite 48 und 49, G 20 sind nicht nachvollziehbar. So soll es im Zeitraum von 2000 bis 2005 zu einer Abnahme der mittleren Geruchsemission gekommen sein. Dies stimmt mit den realen Verhältnissen vor Ort nicht überein. Hier ist es unverkennbar zu einer Erhöhung der Geruchsbelastung gekommen. Wie es zu einer solchen Diskrepanz zwischen der realen Wahrnehmung und der Berechnung kommen kann, müsste von den Gutachtern erläutert werden können.

## **5.3 Fehlerhafte Ermittlung des Planfalles**

Aufgrund der fehlerhaften Ausgangsdaten (u.a. Flottenmix) kommt es zu einer fehlerhaften Bewertung der Geruchsimmissionswerte. Trotz der erheblichen Zunahme der Flugbewegungsanzahl soll der Wert für Kelsterbach i.H.v. 0,08 IZ gleich bleiben (Vergleich G20 „alt“ für 2015 und G20 „neu“ für 2020). Dies ist nicht nachvollziehbar. Offenbar wurde auch hier der Wert kleingerechnet, da ansonsten der IZ, der nach der GIRL einzuhalten wäre, überschritten werden würde. Unglaublich ist dies vor allem auch deshalb, weil für Walldorf und Okriftel eine Zunahme prognostiziert worden ist.

# **6. Sicherheit**

## **6.1 Absturzrisiken im Ballungsraum**

Das zunehmende Absturzrisiko ist für die Einwender nicht zumutbar. Dass es zu einer Zunahme des Absturzrisikos kommen wird, ist unbestritten. Aufgabe der Antragstellerin wäre es gewesen, Gutachten vorzulegen, die auf der Grundlage einer nachvollziehbaren und schlüssigen Prognose, das zunehmende Absturzrisiko ermitteln. Diese Aufgabe

wurde von der Antragstellerin mit den vorgelegten Gutachten nicht erfüllt. Liegen jedoch gravierende Mängel in der Sachverhaltsermittlung vor, kann dem Antrag auf Planfeststellung nicht stattgegeben werden.

Bezüglich der Gutachten 16.1-16.3 sind die Bewertungsergebnisse unplausibel und nicht nachvollziehbar. Schon am Ergebnis kann abgelesen werden, dass die Gutachter, die die Risiken berechnet haben, fehlerhaft ermittelt haben:

Einzelfallrisiko /Flächenzuwachs (S. 50):

	Vorher	Jetzt
Vergleich IST-Nullfall $10^{-5}$	57 %	17%
Vergleich IST-Planfall $10^{-5}$	79 %	50%
Vergleich IST-Nullfall $10^{-6}$	9 %	2%
Vergleich IST-Planfall $10^{-6}$	54 %	46%

Trotz einer wesentlichen Erhöhung von Flugbewegungszahlen im Jahr 2020 errechnen die Gutachter jeweils ein niedrigeres Einzelrisiko. Dies erscheint unglaublich.

Das formulierte Ergebnis, dass durch den Ausbau des Flughafens weder Personen der Wohnbevölkerung noch der Arbeitsbevölkerung im Umfeld des Flughafens unzumutbaren Einzelfallrisiken ausgesetzt werden, ist unzutreffend. Das Risiko eines Flugzeugabsturzes in einem dicht besiedelten Ballungsraum mag noch so unwahrscheinlich sein. Der Eintritt auch nur eines wahrscheinlichen Ereignisses kann morgen passieren. Die Auswirkungen eines Flugzeugabsturzes auf Wohn-, Arbeits- und/oder Freizeitstätten der hier vertretenen Einwanderer ist unvorstellbar. Der Standort des Flughafens Frankfurt ist für einen Hub-Standort bereits aus diesem Grund der denkbar ungeeignetste. Wenn etwas passiert, dann dürften die Auswirkungen um ein Vielfaches größer sein, als dies bei einem Standort in einem weniger dicht besiedelten Gebiet der Fall wäre.

Schon heute wird bei bestimmten Flugroutenbelegungen von einem „erhöhten Koordinierungsaufwand“ gesprochen, was nichts anderes heißt, als dass ein zusätzliches Risiko besteht, wenn sich Flugzeuge aufgrund des Bahnsystems und der An- und Abflugrouten kreuzen.

Um so erstaunlicher ist es, dass die Antragstellerin offenbar nicht in der Lage ist, eine für diesen Flughafen bzw. für das geplante Vorhaben schlüssige und nachvollziehbare Risikoanalyse durchzuführen. Trotz zahlreicher Hinweise im vorangegangenen Anhörungsverfahren, sind die Gutachter ihrer Methode treu geblieben und verursachen damit unbrauchbare Ergebnisse.

Der Stellungnahme des RP Darmstadt vom 30.03.2007 ist kaum noch etwas hinzuzufügen. Das G16.1 sei lediglich aktualisiert worden. Die von der Fachbehörde für

erforderlich gehaltene Überarbeitung im Sinne einer Konkretisierung der Eingangsdaten und nachvollziehbaren und umfassenden Darlegung der Methodik habe nicht stattgefunden. Weder die notwendigen Nachbesserungen, die in der ursprüngliche Stellungnahme gefordert wurden, noch die sich aus dem Anhörungsbericht ergeben sind vorgenommen worden. Der Aufklärungsbedarf sei nicht einmal ansatzweise berücksichtigt worden. Es handelt sich hierbei um:

- die Darlegung der zur Modellierung der Absturzverteilung herangezogenen 193 Flugunfälle sind Angabe des jeweiligen Flughafens und der Verortung in Bezug auf die Lage der Bahn,
- die Benennung der Auswahlkriterien für Unfälle ohne Todesfolgen,
- die Nennung der Parameter der longitudinalen und lateralen Verteilungsfunktionen,
- die detaillierte Darstellung der Trefferwahrscheinlichkeit im Bereich der Betriebsbereiche des Tanklagers der Tanquid in Ginsheim-Gustavsburg, des Tanklagers der Shell in Flörsheim am Main und der Proseat in Rüsselsheim,
- die konkrete Einbindung der von Oliva ermittelten Absturzraten,
- die Methode der Übertragung der Verteilungsfunktionen auf den konkreten Routenverlauf am Flughafen Frankfurt Main sowie
- die Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung des sogenannten internen Risikos, welches keinen Eingang in die Absturzrate gefunden hat, bei der Modellierung der Absturzverteilung.

Ähnliche Kritik übt die Behörde an dem Gutachten G16.2. Auch hier sei lediglich eine Aktualisierung erfolgt. Die Behörde legt zwar ihre Auffassung dar, dass davon auszugehen ist, dass der Luftverkehr an sich sicherer wird. Mit den dann folgenden Ausführungen auf S. 12/13 der Stellungnahme wird jedoch deutlich, dass die dem G16.2 zugrunde gelegten Annahmen falsch sind. Denn Oliva setzt nicht nur für den Ist-Fall 2000 und den Prognose-Fall 2015 wesentlich niedrigere Absturzraten als andere Gutachten (NL, TÜV Pfalz) an, sondern rechnet auch noch mit einer erheblich stärkeren Abnahme der Absturzrate für die Jahre 2005 und 2020. Bezüglich der weiteren Kritik, insbesondere auch zu G16.3, wird auf die behördliche Stellungnahme verwiesen.

In der Zusammenfassung wird dann festgestellt:

**„Keine der zahlreichen in meiner Stellungnahme vom 31.03.2005 und im Kapitel 17.2 des Anhörungsberichtes aufgeführten Kritikpunkte und Feststellungen zum weiteren Aufklärungsbedarf wurden berücksichtigt.“**

Dem ist nichts mehr hinzuzufügen. Wenn die Antragstellerin die fachlich von der zuständigen Behörde vorgebrachten Bedenken im Planfeststellungsverfahren nicht ausräumen kann, ist dem Planfeststellungsantrag nicht stattzugeben.

## **6.2 Auswirkungen durch Wirbelschleppen**

Es wird geltend gemacht, dass die Wirbelschleppenproblematik fehlerhaft dargestellt wird und zu falschen Ergebnissen kommt (G1, Anhang II.1 GfL und DAC vom 16.11.2006). Die Auswirkungen – auch für die Naturräume – werden unterschätzt.

Wie auch das Regionale Dialogforum auf seiner Homepage informiert, kommt es vermehrt zu Beschwerden wegen Wirbelschleppen. Hier sollte die Planfeststellungsbehörde die Informationen, die das Regionale Dialogforum zu dieser Problematik gesammelt hat, sichten und im Hinblick auf die Vermeidung solcher erheblichen Belästigungen bis hin zu Schäden an Häusern entsprechend rechtlich würdigen. Aufgrund der bislang in Raunheim aufgetretenen Wirbelschleppenschäden ist offensichtlich, dass die angewandte Berechnungsmethode nicht Grundlage für die Ermittlung sein kann. Denn die dort ermittelten Werte stimmen schon heute nicht mit der Realität überein.

Weitergehende Untersuchungen von Auswirkungen von Wirbelschleppen auf den Menschen (Angst) werden nicht vorgenommen, obwohl erwähnt wird, dass Wirbelschleppen plötzlich und unerwartet, bis zu 3,2 Minuten nach dem Überflug auftreten können.

In dem Gutachten fehlen Aussagen zur Wirbelschleppenproblematik des A380, obwohl sich die Anzahl der Positionen für den A380 von 31 Positionen auf 38 Positionen erhöht hat. Bislang ist bekannt geworden, dass die Wirbelschleppenproblematik bei dem neuen Flugzeugtyp A380 noch nicht gelöst ist. Es muss derzeit davon ausgegangen werden, dass sich die Staffelungswerte für landende Flugzeuge erhöhen werden. Die DFS drückt sich in ihrem Schreiben vom 02.04.2007 (Stellungnahme TÖB Nr. 400214) etwas unklar aus, wenn dort ausgeführt wird, dass die ICAO eine Überprüfung der bestehenden Wirbelschleppenkategorien vorsehe. Es ist aufklärungsbedürftig, in welche Richtung eine Änderung geplant ist. Sollte sich die Wirbelschleppenproblematik entschärfen, wofür jedoch keine Anhaltspunkte vorliegen, wäre dies unproblematisch. Ist jedoch eine Verschärfung geplant, so hätte dies unmittelbare Auswirkungen auf das hiesige Planfeststellungsverfahren.

## **6.3 Weitere Sicherheitsbelange**

Sollte die Verhandlungen zwischen der Vorhabensbetreiberin und der Fa. Ticona abgeschlossen werden können, verbleiben weitere Risiken, insbesondere mit dem Tanklager in Raunheim. Die vorgelegten Gutachten in diesem Bereich sind unbrauchbar. Festzuhalten bleibt, dass von der Vorhabensträgerin ein nebeneinander der Störfallanlagen und dem Betrieb der Landebahn nach den Planfeststellungsunterlagen für möglich gehalten wird. Die Vorhabensträgerin jedoch bereit ist, für diese – aus ihrer Sicht – nicht vorhandene Konfliktlage, 650 Mio Euro zu zahlen.

Die Risiken bezüglich des Airrail-Centers bleiben weiterhin völlig unberücksichtigt, was nicht hinzunehmen ist. Insbesondere bei der Erhöhung der Landungen, die die Prognose mit sich bringt.

## **7. Auswirkungen auf die Waldbestände rund um den Flughafen**



Der geplante Bau der Landebahn und die südliche Erweiterung wäre mit einer Waldrodung in einer Größenordnung von 300 ha verbunden. Durch Waldrandschäden und weitere Auswirkungen auf den nicht gerodeten Wald, wird es zu weiteren erheblichen Beeinträchtigungen des Kelsterbacher Waldes und des Mark- und Gundwaldes sowie weiterer Flächen kommen. Wertvollste ökologische Waldbestände die zahlreichen Tierarten Lebensraum bieten, werden zerstört. Die Antragstellerin hat diese Auswirkungen unzureichend ermittelt und aufgearbeitet. Hierzu wird vollumfänglich auf die Einwendungen des BUND-Hessen und der HGON verwiesen.

Die Aufhebung der Bannwaldeigenschaft ist unzulässig, weil überwiegende öffentliche Interessen die Aufhebung nicht rechtfertigen. Naherholungsgebiete der Einwender können ihrer Funktion nicht mehr gerecht werden, weil sie einer permanenten Beschallung durch Fluglärm ausgesetzt werden.

## **B) Auswirkungen des landseitigen Verkehrsaufkommen**

Aufgrund der mangelhaften Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens ist zu befürchten, dass zum einen mit einem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und zum anderen das Straßennetz rund um den Frankfurter Flughafen mit wesentlich höheren MIV-Anteilen belastet wird. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der betroffenen Einwender.

## **1. Einwendungen zur Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt/Main (G8, Kapitel 8, S. 185)**

Die Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt am Main hängt maßgeblich von den zugrunde gelegten Prognosen zum Fluggastaufkommen sowie zur Beschäftigungsstruktur ab. Die mit den Planänderungsunterlagen vorgelegten Prognosen zum landseitigen Verkehrsaufkommen wurden offenbar grundsätzlich mit derselben Vorgehensweise prognostiziert, wie dies in den ursprünglichen Unterlagen bereits der Fall war. An der grundsätzlichen Kritik zur methodischen Vorgehensweise ändert sich deshalb nichts und es wird Bezug genommen auf die Ausführungen im Erörterungstermin.

Es bestehen erhebliche Zweifel an den prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2020. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass bzgl. des motorisierten Individualverkehrs (IV) keine größeren Verkehrszuwächse zu verzeichnen sind. Maßgeblicher Gesichtspunkt ist hierbei, dass die Zunahme des landseitigen Verkehrsaufkommens im Wesentlichen durch den öffentlichen Nahverkehr abgewickelt werden soll. Das gesamte Prognosegutachten erweckt den Eindruck, dass die Eingangsdaten in einer Art und Weise methodisch verwandt worden sind, so dass ein gewünschtes Ergebnis herauskommt. Würde hier an einigen „Stellschrauben“ gedreht werden, könnte das bestehende Straßennetz bzw. das im Jahr 2020 als realisiert unterstellte Straßennetz das Verkehrsaufkommen rund um den Frankfurter Flughafen nicht ausreichend abwickeln können.

In dem Gutachten wird auf S. 186 ausgeführt, dass die Berechnungen den gesamten flughafenbezogenen bzw. den standortbezogenen Verkehr berücksichtigen würden. Es folgt dann eine Auflistung der Verkehre, die in dem Gutachten Berücksichtigung gefunden haben. Wenn jedoch standortbezogene Verkehre mitberücksichtigt werden müssen, so wie es die methodische Herleitung verlangt, stellt sich die Frage, warum die Verkehre, die durch die Bebauung von Gateway-Gardens erzeugt werden, nicht in dieser Planung berücksichtigt worden sind. Auch bei der Nutzung des Standortes Gateway-Gardens handelt es sich um standortbezogene Verkehre. Denn Gateway-Gardens wird im Wesentlichen für flughafenaffine Einrichtungen genutzt. So hat sich z. B. die Lufthansa dafür entschieden, dass es bereits in den nächsten Jahren zu einer Umsiedlung der Catering Firma LSG Sky auf das Gelände von Gateway-Gardens kommt. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die dort erzeugten Verkehre in die hiesigen Berechnungen nicht aufgenommen werden. Soweit bekannt ist, liegt der Bebauung von Gateway-Gardens ein Verkehrsgutachten zugrunde, welches bestimmte Verkehrsanbindungen berücksichtigt. Da durch die Bebauung von Gateway-Gardens eine weitere Verkehrsbelastung im nördlichen Verkehrsbereich des Flughafens zu erwarten ist, hätte das dort erstellte Verkehrsgutachten bei der Betrachtung der Auswirkungen auf das landseitige Verkehrsaufkommen Berücksichtigung finden müssen. Zwar wurde das Verkehrsgutachten, welches im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Gateway-Gardens“ erstellt worden ist, laut Gutachten G9.1. berücksichtigt, aber offensichtlich nur ganz grundsätzlich was die zukünftige Belastung des Straßennetzes betrifft. Nicht berücksichtigt wurde, welche Verkehre hier unmittelbar dem Vorhabensträger zuzuordnen sind.

Das gleiche gilt hinsichtlich des Verkehrsaufkommens hinsichtlich der Areale

„Bebauungsplan Mönchhof Gelände“ und dem von der Vorhabensträgerin beabsichtigten Kauf des „Ticona-Geländes“.

Neu hinzu treten die Lkw-Verkehre, die durch die Errichtung der Ersatzbrennstoffanlage (EBS) auf dem Gelände von InfraserV zu erwarten sind. Diese zusätzlichen Verkehre wurden offensichtlich nicht in die Betrachtung einbezogen.

### **1.1 Unklare Angaben über die hauptsächlichen Datengrundlagen für die Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens**

Aus Tabelle 8-1 auf S. 188 sollen die wesentlichen Datengrundlagen, die methodisch dazu verwandt worden sind, um das landseitige Verkehrsaufkommen zu ermitteln, dargestellt sein. Da bereits grundsätzliche Kritik an der Ermittlung der Luftverkehrsprognose in Bezug auf den Originärverkehr besteht, zieht sich diese grundsätzliche fehlerhafte Ermittlung des Originärverkehrs wie ein roter Faden nun auch durch die Prognose zum landseitigen Verkehrsaufkommen. Ebenso gravierend machen sich die Fehler, die sich aus den Beschäftigungsprognosen in dem Gutachten G 19.1 ergeben, bei der Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens bemerkbar. Da in methodisch unzulässiger Weise das Beschäftigungsprognosegutachten erstellt worden ist, sind die dort ermittelten Zahlen als Grundlage für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens völlig ungeeignet.

In der Tabelle 8-1 wird sowohl bei der Ziffer 1.4, Begleiter als auch bei der Ziffer 1.5, Besucher/Kunden, die Begrifflichkeit der „Schlüsselzahlen“ eingeführt, ohne diese zu erläutern. Es bleibt unklar, was die Gutachter unter „Schlüsselzahlen“ meinen. Es wird nochmals gerügt, dass bei der Ermittlung der Begleiter lediglich auf Erfahrungswerte aus Erhebungen abgestellt wird. Entweder man hat aussagekräftige Erhebungen, anhand derer unter methodisch vorzunehmenden statistischen Berechnungen Werte ermittelt werden, oder man hat eben nur Erfahrungswerte. Die Gutachter legen nicht dar, um was für Erhebungen es sich handelt, geschweige denn, wie Erfahrungswerte ermittelt werden.

Auch die Angabe bei Ziffer 2, Zu-/Abgang Flughafen-Fernbahnhof (soweit nicht flughafenbezogen) zu den hauptsächlichen Datengrundlagen bleibt im Unklaren. Hier steht lediglich „Ein-/Aussteiger“. Wer diese erhoben hat und welches Konzept für die Zukunft bei der Ermittlung der Prognosezahlen zugrunde gelegt worden sind, bleibt unklar. Der Fernbahnhof wird immer häufiger als Bahnhof genutzt, an dem Reisen beginnen und enden, ohne lediglich als Zubringer zum Flughafen zu dienen. Der Fernbahnhof entwickelt sich neben dem Frankfurter Hauptbahnhof zu einem zweiten Originärbahnhof. Inwieweit dies bei den Berechnungen berücksichtigt worden ist, ist aus dem Gutachten nicht zu entnehmen.

Alte Studien, wie z. B. die DIPOL, werden überhaupt nicht mehr in der Tabelle aufgeführt.

Ein Vergleich der Tabelle 8-3 (G8, S. 191) mit der entsprechenden Tabelle aus dem ursprünglichen Gutachten (Tabelle 7-3, S. 114, G8 vom 30.07.2004) lässt erhebliche Zweifel an der Ermittlung der gefundenen Zahlenwerte aufkommen:

In dem Segment „Besucher / Kunden“ wurde in dem ursprünglichen Gutachten für den

Planungsfall von 44,7 (1000 Personenfahrten/Werktag) ausgegangen. In dem neuen Gutachten wird von wesentlich weniger Besuchern und Kunden, nämlich von 35,3 (1000 Personenfahrten/Werktag), ausgegangen. Weshalb es im Jahre 2020 zu weniger Besuchern und Kunden kommen soll, als dies noch für 2015 in dem ursprünglichen Gutachten prognostiziert worden ist, bleibt völlig unklar. Auch der Rückgang bei dem Segment „Nicht flughafen-bezogener Zu-/Abgang zum Flughafen-Fernbahnhof“ von 12,4 auf 8,2 (1000 Personenfahrten/Werktag) ist nicht nachzuvollziehen. Die nicht realistische Abnahme an Fluggästen von 120 auf 116,5 (1000 Personenfahrten/Werktag) kann zwar mit dem Ergebnis der Gutachter begründet werden, dass der Originärverkehr abnehmen soll, jedoch wird dieses gefundene Ergebnis bestritten.

Im Ergebnis stellen die Gutachter fest, dass das Personenverkehrsaufkommen von derzeit rund 211.000 Personenfahrten zum Flughafen auf knapp 350.000 Personenfahrten im Planungsfall 2020 ansteigen wird. Dies entspräche einem Zuwachs von 66%. Aufgrund der nicht nachvollziehbaren Eingangsgrößen erscheint dieses Ergebnis als viel zu gering. Im Wesentlichen hängt dies an zwei fehlerhaft eingestellten Grundannahmen:

1. Die fehlerhafte Ermittlung des Originärverkehrs.
2. Die fehlerhafte Ermittlung von Besucher/Kunden sowie der nicht flughafenbezogenen Zu-/Abgänge zum Flughafen-Fernbahnhof.

Als Ergebnis bleibt daher festzuhalten, dass mit weit höherem Personenverkehrsaufkommen zu rechnen sein wird, als dies in dem Gutachten G8 ermittelt worden ist. Da bislang die wesentlichen Gutachten, die von den Gutachtern zur Ermittlung dieser Daten herangezogen worden sind, nicht veröffentlicht sind und den Einwendern nicht zur Verfügung stehen, kann nicht nachvollzogen werden, wie die Gutachter auf diese Ergebnisse gekommen sind.

## **1.2 Verkehrsbelastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes**

Grundsätzlich fällt auf, dass zwischen der IST-Situation 2000 und der IST-Situation 2005 eine Verkehrsreduzierung eingetreten sein soll. So wird z.B. in Planteil B0 auf Seite 32 die Lage des Flughafens im Straßennetz dargestellt. Bei der Angabe der Nutzung des Frankfurter Kreuzes soll eine Abnahme zwischen dem Jahr 2000 und 2005 von 300.000 auf 270.000 Kraftfahrzeuge erfolgt sein. Dies ist nicht nachvollziehbar, da auf diesen Straßenverbindungen eine kontinuierliche Steigerung der Verkehrszahlen zu verzeichnen ist. Die Vorhabensträgerin müsste erläutern, wie sie zu dieser Zahlenangabe gelangt ist. Als weiteres Beispiel sei hier genannt: Auf der B43 nördlich von Rüsselsheim soll der Verkehr zwischen Raunheim und Rüsselsheim von 21.600 Fahrzeugen im IST-Zustand 2000 auf im Jahr 2005 16.300 Fahrzeugen zurückgegangen sein.

Es ist zu befürchten, dass die Vorhabensträgerin von fehlerhaften Ausgangsdaten ausgegangen ist und damit versucht, weitere Kapazitätserhöhungen ohne notwendige Maßnahmen am Straßennetz zu begründen. Hier ist dringender Aufklärungsbedarf geboten.

Die Darstellung der Belastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes ist für die Einwender, die eben auch durch Luft- und Lärmbelastungen dieser Straßen betroffen sind, von erheblicher Bedeutung. Denn nur durch eine ordnungsgemäße Ermittlung, können in den Auswirkungsprognosen Aussagen zur Gesamtlärmbelastung getroffen werden.

In diesem Zusammenhang ist ein eklatanter Widerspruch zu den offengelegten Planfeststellung B 519 OU Flörsheim aufklärungsbedürftig:

Die Berechnungen zur Verkehrsbelastung des Straßennetzes in Flörsheim stehen im Widerspruch zur Prognose, die in der Planfeststellung für die OU Flörsheim offengelegt wurde. Damit besteht keine Klarheit über die Gesamtlärmbelastung der Einwender in Flörsheim, die durch die OU und den vermehrten Flugverkehr stärker mit Lärm belastet werden.

In den offengelegten Planfeststellungsunterlagen zur B519 wird für die L 3017 zwischen Wicker und Flörsheim nach der Realisierung der OU für das Jahr 2015 eine Belastung mit 8.200 Kfz/24 Std. angegeben. Die Ausbauplanung für den Flughafen unterstellt für 2020 hingegen nur 4.600 bzw. 5.100 Kfz/24 Std. Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich bei der in Ost-West Richtung verlaufenden B40 durch die Ortsteile Weilbach und Wicker. Hier unterstellt die Planung der OU bis 2015 starke Entlastungen auf ca. 6.500 Kfz/24 Std. (Wicker) und ca. 8.000 Kfz/24 Std (Weilbach). Für die Ausbauplanung zum Flughafen werden bis 2020 aber Belastungen von je 9.000 Kfz./24 Std. unterstellt. Für den Fall dass die Prognose der Planfeststellungsunterlagen zur B 519 zutreffend ist, würde also vielmehr Kfz die neue OU benutzen, so dass die Ortsrandlagen von Flörsheim und Weilbach-Ost viel stärker beschallt würden. Eine der offengelegte Prognose ist fehlerhaft. Die Planfeststellungsbehörde ist gehalten den Sachverhalt aufzuklären. Von der stärkeren Beschallung durch die OU Flörsheim wären die Einwender in Flörsheim, insbesondere die Einwender Norgall und Helling betroffen.

Ein Vergleich mit weiteren derzeit in der Planung befindlichen Straßenbauprojekten ist aus hiesiger Sicht nicht möglich. Jedoch ist die zuständige Fachbehörde aufgefordert, zum einen diesen ins Auge springenden Widerspruch aufzuklären und vor allem die von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten mit den Prognosen zu vergleichen, die bei aktuellen Straßenbauprojekten zugrunde gelegt werden. Die unkritischen Stellungnahmen des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesens helfen bei der Frage nach der ordnungsgemäßen Ermittlung der Verkehrsbelange nicht weiter. Es wäre zu erwarten gewesen, dass solche Widersprüche durch die zuständigen Behörden aufgedeckt werden.

### **1.3 Nichtberücksichtigung der Ziele der LEP-Änderung**

In der LEP-Änderung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main ist unter den Festlegungen in III.2 als Ziel vorgesehen, dass Planungen und Nutzungen, die densechsstreifigen Ausbau der A 67 / A60 zwischen den Autobahndreiecken Mönchhof-Rüsselsheim-Mainspitz zur Stärkung des Flughafensystems Flughafen Frankfurt und Flughafen Hahn verhindern oder erschweren könnten, zu vermeiden sind. Aus Sicht der Landesplanung dient also der sechsstreifige Ausbau nicht nur dem Flughafenausbau, sondern der Stärkung des Flughafensystems Frankfurt-Frankfurt Hahn. Ob die hierdurch verursachten zusätzlichen Verkehre – insbesondere die Lkw-Verkehre aufgrund der Verlagerung von Frachtflügen nach Hahn – dem flughafeninduzierten Verkehr im Ausbaufall zugerechnet wurden, ergibt sich aus dem Gutachten G 9.1 nicht. Es ist wahrscheinlich, dass die flughafenbedingte Verkehrszunahme weit höher ist als dies in den Unterlagen abgebildet ist.

Auch bezüglich der anderen Ziele der Landesplanung müsste das Gutachten G9.1. nochmals einer Prüfung unterzogen werden.

#### **1.4 Modal-Split-Berechnungen**

Völlig in Zweifel gezogen werden müssen die Ergebnisse zur Aufteilung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Hier gehen die Gutachter von einem viel zu hohen Anteil an Beförderung durch den öffentlichen Verkehr aus. Die Gutachter führen auf S. 197 aus, dass die Berechnungsansätze zum Modal-Split für die Fluggäste anhand der Fluggastbefragung 2004/2005 und für die Beschäftigten anhand der Beschäftigungsbefragung 2006 kalibriert worden seien. Bei beiden Gruppen soll sich gegenüber der Situation 2000 ein deutlicher Anstieg der Anteile des öffentlichen Verkehrs ergeben haben.

Unklar bleibt in diesem Zusammenhang, was hier als „kalibriert“ gemeint ist. Es bleibt unklar, welche Berechnungsansätze dem Modal-Split zugrunde gelegt worden sind. Von einer Kalibrierung kann ja nur dann geredet werden, wenn eine theoretische Modellrechnung vorgenommen worden ist, die dann nachträglich anhand realer Zahlen nachvollzogen wird. Entsprechen sich die gefundenen Ergebnisse, kann davon ausgegangen werden, dass das theoretische Berechnungsmodell eine realistische Abbildung ergibt. Wie jedoch aus Tabelle 8-1 hervorgeht, wurde nicht anhand der Fluggastbefragung bzw. der Beschäftigtenbefragung ein vorher berechneter Wert kalibriert, sondern aufgrund der dort gefundenen Ergebnisse die Prognosen angestellt. Mit einer Kalibrierung hat dies im wissenschaftlichen Sinne nichts zu tun. Wie aus den Tabellen 8-9 und Tabelle 8-10 hervorgeht, ergeben sich die wesentlichen Änderungen vor allen Dingen bei den Beschäftigten. Hier wurde in den ursprünglichen Gutachten von 23,3% ÖV-Anteil ausgegangen. Nunmehr wird von einem Wert von 35,2% ausgegangen. Auch in dem Segment „Nicht flughafen-bezogener Zu-/Abgang zum Fernbahnhof“ ergeben sich wesentliche Verschiebungen. Hier wird nicht mehr von 20% ÖV-Anteil ausgegangen, sondern von 48,2%. Allerdings dürfte sich dies nicht wesentlich auf die Gesamtbetrachtung auswirken, weil hier die geringsten Personenfahrten kaum Einfluss auf das Gesamtergebnis haben können.

Das Ergebnis der Beschäftigtenbefragung zur Verkehrsmittelnutzung 2006 wird in

Anhang 2 zu G8 gesondert gewürdigt. Die Gutachter versuchen zu erklären, weshalb es zu einem solch massiven Anstieg des ÖV-Anteils bei den Beschäftigten in den letzten Jahren gekommen ist. Letztendlich geben sie jedoch selber zu, dass es keine plausible Erklärung für diese massive Verschiebung gibt. Die Gutachter führen hierzu aus, dass sich durch die dargestellten Faktoren (Fahrpreise RMV-Kosten, MIV, Parkplatzverfügbarkeit) die in den Erhebungen festgestellten Veränderungen nur teilweise erklären lassen. Aus diesem Grund sehen sich die Gutachter veranlasst, mit den Befragungsergebnissen zum Modal-Split bei den Beschäftigten „vorsichtig“ umzugehen (G8, Anlage 2, S. 3).

Wenn die Gutachter ausführen, dass sie die grundsätzliche Aussagekraft einer empirischen Erhebung nicht bestreiten, jedoch erfahrungsgemäß bei der Abgabe der Verkehrsmittelwahl das vorwiegend genutzte Verkehrsmittel angegeben werde und nicht unbedingt das Verkehrsmittel, das am Stichtag benutzt wurde, stellen sie letztendlich doch die grundsätzliche Aussagekraft der Beschäftigtenbefragung 2006 in Frage.

Aus den Ausführungen der Gutachter geht nicht hervor, ob den Gutachtern von Intraplan lediglich die Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung im Hinblick auf den Modal-Split zur Verfügung gestellt worden sind, oder ob sie die empirische Erhebung (Beschäftigtenbefragung 2006) auch daraufhin überprüft haben, ob die dort gefundenen Ergebnisse als Grundlage für die Ermittlung des ÖV-Anteils geeignet sind. Die Formulierung der Gutachter deutet darauf hin, dass sie diese Erhebung für nicht aussagekräftig für die Berechnung des Modal-Splits halten.

Von Seiten der Einwender wird bestritten, dass

1. die Beschäftigtenbefragung 2006 eine geeignete Grundlage zur Ermittlung des Anteils an Beschäftigten, die mit dem öffentlichen Verkehr zum Flughafen kommen, geeignet ist.
2. die dort gefundenen Ergebnisse als Grundlage für die Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens herangezogen werden können.

Es wird beantragt,

**die Beschäftigtenbefragung 2006 dem Planfeststellungsverfahren beizuziehen und den Einwendern Einsicht in diese Beschäftigtenbefragung zu gewähren.**

## **1.5 Verkehrserzeugung und – verteilung**

Aus der Sicht des landgebundenen Verkehrs ist eine entscheidende Änderung gegenüber der alten Planung, dass der Originärverkehr in beiden Szenarien geringer angesetzt ist als in der alten Prognose. Entsprechend steigt die Zahl der Umsteiger

überproportional (um 24 % im Planfall und 53 % in Prognosenullfall gegenüber der alten Prognose).

Begründet wird dies u.a. mit „weniger ambitionierten Intermodalannahmen“ (Intraplan 28.4.06, S. 33 2. Spiegelstrich). Das bedeutet, dass weniger Fluggäste mit dem ICE den Flughafen erreichen und ca. 1,1 Mio Fluggäste mehr auf innerdeutschen Relationen befördert werden (Intraplan 28.4.06 Tab 6-2). Und dies, obwohl die Bahn durch kürzere Fahrtzeiten wesentlich attraktiver wird.

	Ist-Zustand		Prognosenullfall		Planfall	
	2000	2004	2015 „alt“	2020 „neu“	2015 „alt“	2020 „neu“
Flugbewegungen	460.000	477.000	499.000	520.000	657.000	701.000
Pax gesamt (Mio)	49,0	50,8	58,0	64,1	81,8	88,3
- Originär (Mio)	24,5	23,8	41,9	39,4	44,9	42,5
- Umsteiger (Mio)	24,5	27,0	16,1	24,7	36,9	45,8
- Umsteigeranteil	50,0%	53,1%	27,8%	38,5%	45,1%	51,9%

Die Zahl der Beschäftigten wurde im Prognosenullfall höher angesetzt, im Planfall unverändert gelassen. Die Differenz der Beschäftigten und damit der durch diese verursachte Mehrverkehr gegenüber dem Prognosenullfall fällt entsprechend geringer aus.

#### Annahmen Beschäftigte

	Ist 2000/04	Prognosenullfall 2015/20	Planfall 2015/20	Differenz	
G 8 2004	62.000	77.000	95.000	18.000	Tab 7-2 Seite 212
G 8 2006	68.000	80.000	95.000	15.000	Tab 8-2 Seite 189
Diff.	6.000	3.000	0		

Verteilung der Originärpassagiere auf die Terminals

Die Verringerung der Originärpassagiere verteilt sich sehr ungleich auf die Terminals. Während die Nutzung des Terminals 2 gegenüber der ursprünglichen Planung erhöht wird und die des Terminals 3 gleich bleibt, wird die Anzahl der Originärpassagiere im Terminal 1 deutlich verringert. Dies ist angesichts des ursprünglich nicht geplanten und jetzt im Planungsnullfall unerstellten neuen Terminalbereich „A-Hof“ nicht plausibel.

Die Zahl der Originärpassagiere, die jetzt in allen drei Terminals abgefertigt werden sollen, entspricht etwa der, die ursprünglich im Prognosenullfall für die Terminals 1 und 2 vorgesehen war. Der Raumbedarf für den Check-in, der sich allein aus der Zahl der Originärpassagiere ergibt, dürfte entsprechend im neuen Planfall nicht höher sein als im alten Prognosenullfall. Der Raumbedarf für die Umsteiger ist im Vergleich dazu



wesentlich geringer, da 2 Umsteiger-Passagiere aus der Statistik der Fraport AG jeweils zusammen nur einer realen Person entsprechen, diese kein Gepäck bei sich führen und der wesentliche Platzbedarf in den Gates besteht, die sich ohne große Probleme aufstocken ließen. Es stellt sich die Frage ob das Terminal 3 überhaupt erforderlich ist. In jedem Fall sind die Terminalanlagen für die prognostizierte Nachfrage überdimensioniert, da mit ihnen voraussichtlich 100 – 120 Mio Passagiere pro Jahr abgefertigt werden können.

Verteilung der Originärpassagiere (in Mio) gemäß Darstellung G 8 2006 (S. 194, 195)

	Ist 2004		Prognosenufall 2020		Planfall 2020	
T1	72,4%	17,2	66%	26,0	42,4%	18,0
T2	27,6%	6,6	34%	13,4	14,5%	6,2
T3					43,1%	18,3
Summe		23,8		39,4		42,5

Verteilung der Originärpassagiere (in Mio) gemäß Darstellung G 8 2004 (S. 217)

	Ist 2000		Prognosenufall 2015		Planfall 2015	
T1	76,5%	18,7	57%	24,0	47,3%	21,2
T2	23,5%	5,8	43%	17,9	11,8%	5,3
T3					40,9%	18,3
Summe		24,5		41,9		44,9

Veränderungen

	Ist 2004 - 2000		Prognosenufall 2020 - 2015		Planfall 2020 - 2015	
T1		-1,5		2,0		-3,2
T2		0,8		-4,5		0,9
T3						0,0
Summe		-0,7		-2,5		-2,4

Ursprünglich war vorgesehen, dass die Originärpassagiere des Terminals 3 im Terminal 1 einchecken und dann mit dem PTS zum Terminal 3 fahren. Diese unrealistische Annahme wurde jetzt aufgegeben. Dementsprechend müsste sich der Bedarf an öffentlichen PKW-Stellplätzen entsprechend verlagert haben, was aber nicht der Fall ist. Die angegebenen Zahlen zum Stellplatzbedarf und zum PKW-Verkehr sind daher nicht plausibel.

Dasselbe gilt für die Beschäftigten, denn durch die Verlagerung des personalintensiven Check-ins müssten Beschäftigte vom Terminal 1 zum Terminal 3 verlagert werden. Nach den vorgelegten Zahlen ist das Gegenteil der Fall: Die Zahl der Beschäftigten im Terminal 3 soll jetzt deutlich niedriger sein, der Stellplatzbedarf für die Beschäftigten sogar wundersamerweise um die Hälfte sinken.

Verteilung der Beschäftigten (in 1.000)

Darstellung G 8 2006 Tab 8-5 bis 8-7, S. 194+195

	Ist 2004			PNF 2020			Planfall 2020		
T1	28,0%	19,0	34,0	29,7%	23,8	41,1	23,8%	22,6	36,1
T2	22,0%	15,0		21,7%	17,4		14,2%	13,5	
DLH Ost	30,0%	20,4		24,9%	19,9		26,6%	25,3	
DLH West	5,3%	3,6	28,4	3,6%	2,9	29,2	2,9%	2,8	34,3
CCN	6,5%	4,4		8,0%	6,4		6,6%	6,3	
CCS	8,2%	5,6	5,6	12,1%	9,7	9,7	11,6%	11,0	24,6
T3							14,3%	13,6	
Summe	100,0%	68		100,0%	80		100,0%	95	

Darstellung G 8 2004

	Ist 2000			PNF 2015			Planfall 2015		
T1				24,2%	18,6	29,4	18,1%	17,2	27,6
T2				14,0%	10,8		10,9%	10,4	
DLH Ost				20,3%	15,6		16,5%	15,7	
DLH West				17,0%	13,1	33,7	13,7%	13,0	33,6
CCN				6,5%	5,0		5,2%	4,9	
CCS				18,0%	13,9	13,9	17,9%	17,0	33,8
T3							17,7%	16,8	
Summe		62		100,0%	77		100,0%	95	

Veränderungen

	Ist 2000			PNF 2020 - 2015			Planfall 2020 - 2015		
T1				5,5%	5,1	11,7	5,7%	5,4	8,6
T2				7,7%	6,6		3,3%	3,1	
DLH Ost				4,6%	4,3		10,1%	9,6	
DLH West				-13,4%	-10,2	-4,5	-10,8%	-10,3	0,7
CCN				1,5%	1,4		1,4%	1,3	
CCS				-5,9%	-4,2	-4,2	-6,3%	-6,0	-9,2
T3				0,0%	0,0		-3,4%	-3,2	
Summe		6,0		0,0%	3,0		0,0%	0,0	

## 2. Einwendungen zum Gutachten 9.1 – Auswirkungen landseitiger Verkehr

Mit dem Gutachten 9.1 legt die Fraport AG die Untersuchungen des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme GmbH (ZIV) vom 09.11.2006 vor. Dieses Gutachten enthält nicht nur eine Aktualisierung aufgrund der neuen Luftverkehrsprognosen, wie sie sich aus G8 ergeben. Vielmehr war Grundlage dieser neuen Untersuchung eine projektbezogene Fortschreibung der VDRM auf die Analyse 2005 und den Prognosehorizont 2020 unter Berücksichtigung der aktuellen Eckwerte der Verkehrserzeugung für den Flughafen und die Region (G 9.1, S. 22).

Es ist festzustellen, dass der grundsätzlichen Kritik, dass die Auswirkungen zum landseitigen Verkehr über den Prognosezeitraum von 2020 hinaus zu untersuchen

gewesen wären, nicht nachgegangen worden ist. Weiterhin entsprechen die Gutachten von Intraplan (G8) und ZIV (G9.1) nicht dem „Stand der Technik“ für solche Untersuchungen. Hierauf weist Prof. von Winning in seiner schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung im Hessischen Landtag am 13.02.2007 hin. Eine Hauptaussage seiner schriftlichen Stellungnahme ist es, dass die dem Flughafenausbau zugrundeliegenden Prognosen wissenschaftlich einseitige und weitgehend willkürliche Hochrechnungen seien. Die der Planung zugrundeliegenden Gutachten, die für sich in Anspruch nehmen, dass sie dem „Stand der Wissenschaft“ oder dem „Stand der Technik“ entsprechen, berücksichtigen nicht, dass aus technisch-wissenschaftlicher Sicht vielfach andere oder gegenteilige Aussagen denselben wissenschaftlichen Ansprüchen genügen würden. Den Prognosen liegen zu einem sehr hohen Prozentsatz Bedingungen zugrunde, die sich jederzeit aus politischen oder wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen ändern können. Punktbehandlungen, wie sie dieser Planung zugrunde liegen, stellen keine geeignete Herangehensweise für die Betrachtungen der Auswirkungen eines solchen Vorhabens dar.

## **2.1 Mangelnde Transparenz der Prognosegrundlagen**

Da die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt ist, ist eine sachverständige Begutachtung der wesentlichen Grundlage zur Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens für die Einwender nicht möglich. Nur durch eine Offenlegung dieser grundsätzlichen Planungsgrundlage hätte nachvollzogen werden können, ob die hier getroffenen Bewertungen unter fachlichen Gesichtspunkten methodisch ordnungsgemäß ermittelt und bewertet worden sind.

Insbesondere bleibt unklar, welche „aktuellen Eckwerte der Verkehrserzeugung für den Flughafen und die Region“ bestehen bzw., welche aktuellen Eckwerte hier gemeint sind.

Selbst wenn unterstellt wird, dass die Berechnungen der Ist-Situation 2005 aufgrund der Beteiligung verschiedener Institutionen (vgl. S. 22, G 9.1) zustande gekommen sind, bleibt völlig offen, wie diese Daten für die Berechnung der Prognose verwandt wurden. Es bleibt völlig im Dunkeln, welche Annahmen gesetzt wurden, um eine Prognose vorzunehmen.

Grundsätzlich muss zur Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) bemerkt werden, dass dieses Planungsinstrumentarium für völlig andere Planungsvorgänge entwickelt wurde und genutzt wird. So bildet die VDRM unter anderem die Planungsgrundlage für die Erstellung des Regionalplans Südhessen sowie dem regionalen Flächennutzungsplan. Inwieweit dieses Instrumentarium überhaupt in der Lage ist, projektbezogen verwandt zu werden, erschließt sich aus dem Gutachten G 9.1 nicht. Die Gutachter hätten darlegen müssen, was hier projektbezogen fortentwickelt worden ist und welche Konsequenzen sich hieraus ergeben. So lange dieses im Dunklen verbleibt, können die hier im G 9.1 ermittelten Ergebnisse nicht nachvollzogen werden. Da diese Ergebnisse jedoch

wiederum Grundlage für die Auswirkungsprognosen hinsichtlich der Lärm- und Luftbelastungen bilden, besteht ein Anspruch der Einwender, diese grundlegenden Daten zu sichten und einer sachverständigen Stellungnahme zuzuführen.

Dies gilt selbstverständlich auch für die staatlichen Stellen, die aufgefordert sind, die Planfeststellungsunterlagen dahin zu überprüfen, ob eine Planfeststellung ergehen kann. Dies ist jedoch nur möglich, wenn alle Belange, die die Auswirkungen durch das Vorhaben hervorrufen können, ordnungsgemäß ermittelt und bewertet werden. Zur Beurteilung dessen, ob hier das landseitige Verkehrsaufkommen ordnungsgemäß ermittelt worden ist, muss die projektbezogene Fortschreibung der VDRM offengelegt und einer Bewertung unterzogen werden.

Das verwendete regionale Verkehrsmodell ist fehlerhaft und in weiten Teilen unbrauchbar. Die Karten zur Ist-Situation 2005 (z.B. G9.1-3.1) stimmen in Bezug auf das Straßennetz nicht mit den vom Arbeitskreis VDRM verwendeten Karten überein. Der Straßenverlauf ist teilweise veraltet (z.B. B 44 Groß-Gerau, L 3094 Umgehung Klein-Gerau, Nauheim Bahnübergang) oder völlig falsch (z.B. K 160 Berkach – Büttelborn, Straße zwischen Klein-Gerau und Worfelden, die nicht existiert), Ortslagen und Anschlüsse an das regionale Straßennetz sind falsch dargestellt (z.B. Büttelborn, Nordumgehung Griesheim fehlt).

Das Modell wurde offensichtlich nicht mit den Zählwerten der Zählung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen kalibriert. Die Verkehrsmengen in der Karte -Situation 2005 (G9.1-3.1) weichen derartig von den tatsächlichen Werten ab, dass die Aussagekraft aller Angaben zu Kfz-Mengen grundsätzlich infrage zu stellen ist. Offensichtlich wurden bei der Bearbeitung gravierende handwerkliche Fehler gemacht. In der folgenden Tabelle sind beispielhaft die Daten einiger Zählstellen den Werten in der Karte gegenübergestellt.

E-Str.	TK/ZST.-Nr.	von	nach	Zählung HLSV	Kfz gemäß ZIV	Differenz
				2005 Mo-So [Kfz/24h]	2005 [Kfz/24h]	2005 [Kfz/24h]
A 67	6016 6931	AD Mönchhof-Dreieck	AS Rüsselsheim-Ost	68.209	79.800	17%
B 26	6116 0406	Leeheim	Wolfskehlen	5.395	7.500	39%
B 42	6016 0104	B 44	Büttelborn	11.826	15.800	34%
B 43	5916 0117	Raunheim	AS Raunheim (A 3)	28.585	33.100	16%
B 43	5917 0121	K 152	K 162 Bischofsheim	14.048	11.500	-18%
B 43	6016 0114	AS Gustavsb. (A 671)	(Opelw.) AS Gustavsb. (A 671)	14.196	20.000	41%
B 43	6016 0116	Gustavsb. (W)	Rüsselsheim (B 519)	9.310	6.500	-30%
B 43	6016 0152	Rüsselsheim (W)	Rüsselsheim (B 519)	12.379	10.000	-19%
B 44	6116 0103	K 158	K 157	9.397	7.900	-16%
B 44	6116 0104	Dornheim	Berkach	14.438	12.100	-16%
K 152	5917 0164	B 43	A 3	5.728	6.800	19%
K 157	6116 0145	Leeheim	Dornheim	2.892	1.000	-65%
K 159	6016 0143	Astheim	L 3012	4.052	3.000	-26%
K 159	6016 0151	L 3482	Königstädten	5.473	2.100	-62%
K 160	6016 0155	Berkach	Büttelborn	4.187	3.200	-24%
K 164	6017 0156	Worfelden	B 44	4.247	5.800	37%
K 164	6017 0157	B 42	L 3094	7.069	5.400	-24%
L 3012	6016 0133	Geinsheim	Trebur	9.922	7.900	-20%
L 3012	6016 0174	Trebur	Rüsselsheim	10.105	13.200	31%
L 3040	6016 0139	Trebur	Nauheim	4.095	2.300	-44%
L 3040	6016 0142	Astheim	Ginsheim	4.100	3.100	-24%
L 3040	6016 0168	Bauschheim	Ginsheim	4.359	3.100	-29%
L 3094	6016 0131	Wallerstädten	Groß Gerau (L 3482)	7.854	5.200	-34%
L 3482	6016 0109	Gustavsb. (W)	Bischofsheim	8.150	10.700	31%
L 3482	6016 0147	L 3094	B 44	22.062	10.700	-52%
L 3482	6016 0148	K 158	Nauheim	10.949	12.800	17%

Da auf den Verkehrszahlen die Berechnung der Verkehrsqualität und der Verkehrsimmissionen basiert, ist dieser gesamte Bereich neu zu erstellen, da er in der vorliegenden, grob fehlerhaften Form nicht als Abwägungsgrundlage dienen kann.

## 2.2 Verkehrsaufkommen flughafenaffiner Nutzungen

Rund um den Frankfurter Flughafen engagiert sich die Vorhabensträgerin im Immobiliengeschäft. Es handelt sich hierbei insbesondere um die Flächen auf dem Gelände von „Gateway Gardens“, der Überbauung des Fernbahnhofes, das Caltex-Gelände sowie nunmehr auch das zum Kauf anstehende Gelände der Firma Ticona. In einem Pressebericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 06. März 2007 wird hierzu ausgeführt, dass die Cargo City Süd das nun begonnene Airrail Center auf dem Dach des ICE-Bahnhofs am Flughafen, der Ausbau der Einzelhandelsflächen in den beiden bestehenden Terminals und das geplante dritte Terminal ein Teil des Konzeptes „Airport City Frankfurt“ sei, mit dem Fraport auch künftig Ertragswachstum erzielen will. Teil dieser Strategie soll auch die Nutzung des Mönchhofgeländes und des ehemaligen amerikanischen „Gateway Gardens“-Areal sein. Auf dem Ticona-Gelände, das spätestens 2015 ganz an Fraport fallen soll, könne sich Bender Bürogebäude vorstellen. Genauere Pläne hierfür gibt es aber offiziell noch nicht. Aus dieser Pressemitteilung kann entnommen werden, dass alle Aktivitäten hinsichtlich der Immobilienvermarktung unmittelbar dem Frankfurter Flughafen zuzurechnen sind. Sogar ein eigenständiges Konzept (Airport City Frankfurt) wurde hierzu erstellt. Die Entwicklung hin zur „Airport City Frankfurt“ hat wiederum unmittelbar mit dem hier beantragten Ausbauprojekt des Frankfurter Flughafens zu tun. Dieses Engagement bei der Immobilienvermarktung lohnt sich nach Auffassung der Fraport nur, wenn die neue Landebahn auch gebaut wird. Hieraus ist erkennbar, dass es sich um ein zusammengehöriges Konzept handelt, welches von seinen Auswirkungen her auch gemeinsam betrachtet werden muss. Während sich ein Teil der Immobilien unmittelbar auf dem Flughafengelände befindet (Terminals) und hier die Auswirkungen des landseitigen Verkehrs wie selbstverständlich dem Gutachten G9.1 zugrundegelegt werden, soll der andere Teil des Konzeptes zwar auf anderen Flächen (Gateway Gardens, Mönchhofgelände) verwirklicht werden. Jedoch ändert dies nichts an der Tatsache, dass in beiden Fällen die Aktivitäten immer dem Betrieb des Flughafens zuzurechnen sind und daher auch den Ermittlungen des landseitigen Verkehrsaufkommens zugrunde gelegt werden müssen.

Wie auch bei der Betrachtung des Gutachtens G8, wird dies anschaulich, wenn man sich die Umzugspläne von der Lufthansa-Tochter LSG Sky betrachtet. Im Mai 2006 wurde bekannt, dass die LSG Sky vom Flughafengelände auf die Fläche des Gateway Gardens umsiedelt. Der Umzug soll schon Anfang 2008 erfolgen. Mit dem Umzug der Produktionsstätte ziehen auch ca. 2.400 Mitarbeiter vom Flughafengelände auf das Gateway Gardens - Areal. Während das Verkehrsaufkommen, das bisher von diesen 2400 Mitarbeitern im Ist-Zustand erzeugt wurde, zum landseitigen Verkehrsaufkommen des Flughafens zugerechnet worden ist, bleibt eine Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens von Beschäftigten auf dem Areal der Gateway Gardens bei der Ermittlung des dem Flughafen zuzurechnenden Verkehrsaufkommens offensichtlich unberücksichtigt. Dies ist fehlerhaft und führt zu nicht vertretbaren Ergebnissen.

Wie aus dem Gutachten G 9.1, S. 26, hervorgeht, wurden zwar die geplanten verkehrsrelevanten Nutzungsentwicklungen im unmittelbar flughafen nahen Bereich (Überbauung Fernbahnhof, Gateway Gardens) durch gesonderte Verkehrszählung

berücksichtigt. Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens am Flughafen im Prognosenullfall und im Prognosefall werden diese Segmente jedoch nicht eingestellt, wie sie sich aus den S. 43 ff, G 9.1 ergibt.

Das Verkehrsaufkommen von Gateway Garden, welches im Hinblick auf Beschäftigte, Besucher und Kunden unmittelbar dem Flughafen zuzuordnen ist, taucht in der Betrachtung überhaupt nicht auf. Lediglich sollen angeblich die Flughafenbeschäftigten im Bereich der Fernbahnhofsüberbauung bei der Ermittlung der Beschäftigten berücksichtigt worden sein (S. 43, G 9.1). Unklar bleibt an dieser Stelle, wie hier die Flughafenbeschäftigtenzahl ermittelt worden ist. Letztendlich muss hier die Frage gestellt werden, welche Beschäftigten überhaupt als „Flughafenbeschäftigte“ gelten. Hierbei kann es sich nicht nur um die Mitarbeiter der Vorhabensträgerin handeln, sondern es sind alle Beschäftigte dem Flughafen zuzurechnen, die auch bisher als direkte Beschäftigte auf dem Flughafengelände als solches bezeichnet worden sind. Denn auch bisher gab es auf dem Flughafengelände zahlreiche Beschäftigte, die nicht von der Vorhabensträgerin beschäftigt worden sind und auch nicht unmittelbar mit dem Flugbetrieb zu tun hatten. Da jedoch davon auszugehen ist, dass alle Betriebe, die sich auch im unmittelbaren Flughafenumfeld ansiedeln, auch etwas mit dem Flughafen zu tun haben, müssen all diese Beschäftigten als Eingangsgröße zur Ermittlung des landseitigen Verkehrsaufkommens auch in die Berechnungen eingestellt werden.

In dem G 9.1 ergibt sich zu der Angabe, ob nun die Flughafenbeschäftigten im Bereich der Fernbahnhofsüberbauung enthalten sind oder nicht, ein Widerspruch. Während – wie bereits oben zitiert – auf S. 43 davon ausgegangen wird, dass bei den Beschäftigten die Flughafenbeschäftigten enthalten sind, wird auf S. 45 in Fußnote 5, die sich sowohl auf die Angabe in der Tabelle zu „Beschäftigte“ als auch auf das Segment „Besucher/Kunden“ bezieht, ausgeführt, dass diese Berechnung ohne Überbauung Fernbahnhof durchgeführt worden ist. Dieser Widerspruch ist aufzudecken. Sollte, wie in Tabelle 3-8 auf S. 45 dargestellt worden ist, die Überbauung des Fernbahnhofes nicht berücksichtigt worden sein, muss schon aus diesem Grund eine neue Berechnung erfolgen.

Zusammenfassend ist hierzu anzumerken, dass offensichtlich durch die Nichtberücksichtigung der der Vorhabensträgerin zuzurechnenden Arealen rund um den Frankfurter Flughafen das landseitige Verkehrsaufkommen, insbesondere im nördlich angrenzenden Bereich, völlig unzureichend ermittelt worden ist. Hieraus ergeben sich mehrere Konsequenzen:

1. Die Frage danach, ob das Straßennetz noch dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird, ist nicht ausreichend ermittelt und bewertet worden.
2. Da mit einem wesentlich höheren Anteil an Teilnehmern am öffentlichen Verkehr gerechnet wird, hätten die ÖV-Maßnahmen, die als realisiert unterstellt worden sind, (Regionaltangente West) als Folgemaßnahme i. S. d. § 75 VwVfG Eingang finden müssen.



3. Das Aufkommen zum landseitigen Verkehrsaufkommen wurde „klein“ gerechnet. Wenn mit einem höheren Aufkommen zu rechnen ist, sind die auf dieses Gutachten aufbauenden Auswirkungsprognosen unzureichend.

### **2.3 Auswirkungen zum landseitigen Verkehrsaufkommen des Flughafen-Fernbahnhofs**

Aus den Gutachten zum landseitigen Verkehrsaufkommen geht nicht hervor, welches Nutzungskonzept bzgl. des Fernbahnhofs den Untersuchungen zugrunde gelegt worden ist. Soweit dies für die Einwender erkennbar ist, wurde bislang unterstellt, dass der Fernbahnhof zu einem überwiegenden Teil lediglich von Bahnreisenden genutzt wird, die als Ziel den Flughafen haben. Aufgrund der mittlerweile eingetretenen Entwicklung ist jedoch absehbar, dass der Fernbahnhof zunehmend auch von Reisenden genutzt wird, die unabhängig von dem Zielort Frankfurt diesen Bahnhof nutzen, um dort Reisen mit der Deutschen Bahn anzutreten.

Das verbesserte Angebot des Fernbahnhofs wird auch auf S. 40, G 9.1, dargestellt. Verkehrten bisher lediglich drei Fernverkehrslinien mit 2 bis 3 Zügen pro Stunde und Richtung ab dem Fernbahnhof, so waren es im Jahre 2005 bereits 5 Fernverkehrslinien mit insgesamt 4 bis 5 Zügen pro Stunde und Richtung. Es wird mithin immer attraktiver für die Reisenden, direkt vom Fernbahnhof die Reise zu beginnen und nicht zum Hauptbahnhof zu fahren. Einige dieser Fernverkehrslinien bedienen schon jetzt nicht mehr den Hauptbahnhof, sondern fahren nur noch über den Flughafen-Fernbahnhof. Sobald das westlich vom Fernbahnhof geplante Parkhaus realisiert wird, ist damit zu rechnen, dass auch zunehmend Reisende mit dem eigenen Pkw zum Bahnhof fahren, um von dort die Reise anzutreten.

In wieweit diese Entwicklung den Untersuchungen zugrunde gelegt worden ist, ist aus den Gutachten heraus nicht zu entnehmen. Hier ist dringender Aufklärungsbedarf zu sehen.

Sollten hier unzureichende Verkehrsdaten für die Prognose angestellt worden sein, ist zu befürchten, dass sich die ohnehin schon kaum darstellbare Verkehrssituation im nördlichen Bereich des Frankfurter Flughafens noch weiter verschärfen wird.

### **3. Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln reicht nicht aus**

Die Vorhabensträgerin unterstellt in den Planfeststellungsunterlagen einen sehr hohen Anteil an Verkehrsteilnehmern, die die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen werden. Legt man die – nach der hier vertretenen Auffassung fehlerhaft ermittelten – Verkehrsaufkommen den weiteren Betrachtungen zugrunde, muss festgestellt werden, dass sowohl im Planungsnullfall als auch im Planungsfall der Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die die Zunahme bewältigen sollen, nicht ausreichend erschlossen ist.

Aus diesem Grund kann der Ausbau nur genehmigt werden, wenn als Folgemaßnahmen i. S. d. § 75 VwVfG die für die Zukunft von anderen Verkehrsträgern geplanten großräumigen Maßnahmen zum ÖPNV bzw. deren Anbindung an die vorhandene bzw. geplante Infrastruktur des Frankfurter Flughafens mit in diese Planung aufgenommen werden. Dies betrifft insbesondere die Anbindung

- a) der S7 an das geplante Terminal 3 sowie
- b) der Regionaltangente West (RTW) an den Fernbahnhof.

Ohne diese beiden Anbindungen kann das Vorhaben aufgrund der mangelhaften Erschließung nicht genehmigt werden.

Aufgrund der mangelhaften Anbindung ist zu befürchten, dass Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel zum Flughafen, egal ob Fluggäste, Beschäftigte, Kunden oder andere Gäste, entgegen des von der Fraport unterstellten Trends zur Nutzung des öffentlichen Verkehrsmittel wieder auf den Pkw zurückgreifen. Dieser Umstand hat offensichtlich bei der gesamten Analyse und den Prognosen keine Rolle gespielt.

Folge für das Straßennetz wäre dann eine weitere Zunahme des MIV mit den damit verbundenen zusätzlichen Belastungen (Luft- und Lärmemissionen).

### **3.1 Regionaltangente West (RTW)**

Die Regionaltangente West wird von der Vorhabensträgerin in G 9.1 als realisiert unterstellt. Auf S. 54, G 9.1, ist dieselbe Passage enthalten wie in dem ursprünglichen Gutachten. Die Regionaltangente West ist bisher im Regionalplan Südhessen vorgesehen und soll auch nach dem bisher vorliegenden Entwurf zur Neuauflistung des Regionalplans Südhessens wieder als Trasse regionalplanerisch festgeschrieben werden. Der Vertreter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) hat in der Anhörung im Hessischen Landtag (13.-15.2.07) ausgeführt, dass der Flughafenbezogene Verkehr eine wesentliche Rolle bei der RTW aufgrund ihrer Netzwirkung infolge der Verknüpfung mit zahlreichen anderen Linien spielt. Die RTW ist als wichtige Zubringerlinie für den Flughafen prädestiniert und unterstützt den erheblichen Standortvorteil des Flughafens inmitten der Region nachhaltig. In der schriftlichen Stellungnahme wird weiter ausgeführt, dass die RTW Nachfrage von den übrigen ÖPNV auf sich zieht und damit die übrigen Flughafen-Linien, insbesondere zwischen Flughafen und Frankfurt Hauptbahnhof, so um ca. 8.000 bis 9.000 Fahrten am Tag entlasten würde. Diese Kapazitäten stünden dann bei weiteren Entwicklungen des Flughafens und anderer städtebaulicher Gebiete (z. B. „Gateway Gardens“) als Spitzenbelastungsreserve zur Verfügung. Die Überlagerung von flughafenbezogenem Verkehr und Zielverkehr Niederrad im belastungskritischen Abschnitt würde deutlich verringert werden. Mit der RTW würden werktäglich ca. 14.200 Fahrgäste vom oder zum Flughafen-Regionalbahnhof verkehren. Das sind ca. 19% des ÖPNV-Anteils am flughafenbezogenen Verkehr. Nach den Darstellungen des RMV sieht der Rahmenterminplan eine Inbetriebnahme bei zügigem Planungsfortschritt im Jahr 2016 vor. Aus der Konzeption für die Teilung der Planungskosten vom 23. Oktober 2006 geht hervor, dass der RMV mit der Fraport in Verhandlungen tritt, mit dem Ziel, eine angemessene Aufteilung des Planungskostenanteils zwischen der Fraport und dem

RMV zu erreichen.

Aus alledem ergibt sich, dass für die Anbindung an den ÖPNV diese Verbindung selbst von Fraport als unumgänglich angesehen wird. Die Einbeziehung der Anbindung zum Fernbahnhof ist daher zwingend mit in dieses Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

### **3.2 Anbindung des Terminals 3 mit der S 7**

Nach wie vor integriert die Vorhabensträgerin die Anbindung des Terminals 3 mit der geplanten S 7 nicht ihre Planunterlagen. Dies ist rechtlich unzulässig. Zumindest die unterirdische Trassierung sowie der Haltepunkt im Terminal 3 müssen als Folgemaßnahme gem. § 75 VwVfG der Planfeststellung unterliegen.

Hierauf hat auch das RP Darmstadt im Anhörungsbericht hingewiesen, indem dort ausgeführt wird: „In Anbetracht dieser verkehrspolitischen Ziele und eines ggfs. in weiterer Zukunft über die prognostizierte ÖV-Nachfrage hinausgehenden Bedarfs halte ich es für zwingend notwendig, die spätere Schienenanbindung des Terminals 3 optional zu sichern.“ Die Anhebungsbehörde schlägt vor, dass im Planfeststellungsbeschluss der Fraport AG aufgegeben werden soll, einen Korridor für eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung im Sinne des vorerwähnten Gutachtens freizuhalten und dabei auch auf die enge Verknüpfung zum PTS zu achten (vgl. Anhörungsbericht, S. 393).

Der Konflikt, der hier aufgrund der mangelnden Schienenanbindung durch die Planfeststellung zu lösen ist, kann nicht dadurch gelöst werden, dass eine entsprechende Planung erst im Planfeststellungsbeschluss aufgegeben wird. Vielmehr hätte die Vorhabensträgerin diese Planung in die jetzigen Planänderungsunterlagen einarbeiten müssen.

Das RP Darmstadt verweist hierzu zu Recht auf die Nutzen-Kosten-Analyse, die bereits seit April 2006 vorliegt. Diese belegt, welchen verkehrlichen Nutzen eine solche Anbindung haben würde. Das Ergebnis ist mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,01 besser als bei allen anderen im Rhein-Main-Gebiet geplanten Maßnahmen. Dabei waren die angenommenen Voraussetzungen keineswegs optimal:

- Die Lage des Terminals ist für eine Bahnanbindung ungünstig. Eine Lage weiter östlich, die ohne weiteres möglich wäre, würde zu geringeren Baukosten und durch größere Kurvenradien zur geringeren Reisezeiten führen
- Um für die spätere Bebauung alle Optionen offen zu halten, wurde eine komplette Untertunnelung des Fraport-Geländes angenommen, was die Baukosten entsprechend erhöht

Trotz der günstigen Bewertung und der Beschlussfassung der Regionalversammlung Südhessen für eine Anbindung, sowie einer Forderung des RMV nach einer Schienenanbindung des Terminals 3 wird von der Vorhabensträgerin eine Einbeziehung der Anbindung in das Planfeststellungsverfahren nicht einmal in Erwägung gezogen.

Diese Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Schienenanbindung von Terminal 3 des Flughafens Frankfurt am Main ist nicht nur von den Prognosegutachtern (Intraplan)

erstellt worden, sondern Auftraggeber war u. a. auch die Vorhabensträgerin. Der NKU liegt die Planungsvariante zugrunde, die eine Verschwenkung der Bahntrasse zwischen Zeppelinheim und Walldorf zum Terminal 3 mit Bedienung des Terminalbahnhofs zur S-Bahn und Regionalexpress vorsieht. Der bewertete Planfall erzielte einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,0 bei einer Investitionssumme von ca. 118 Millionen EUR und werktäglich ca. 19 401 Ein- und Aussteigern am Terminal 3. Da der Nutzen-Kosten-Untersuchung noch nicht die aktualisierten Prognosendaten zugrunde gelegt worden sind, dürfte sich der Ein- und Aussteigeranteil noch erhöhen. Wie der Vertreter des RMV bei der Landtagsanhörung in seiner schriftlichen Stellungnahme ausführt, habe die Fraport versichert, dass die auf dem Flughafengelände notwendigen Flächen und unterirdischen Trassen für die Gleisverschwenkung und den Haltepunkt am Terminal 3 und der damit verbundenen Infrastruktur planerisch berücksichtigt und freigehalten werden (vgl. S. 3 der schriftlichen Stellungnahme RMV vom 25.01.2007).

In den nunmehr von der Vorhabensträgerin vorgelegten geänderten Planunterlagen kann eine solche Berücksichtigung beziehungsweise Freihaltung für die Trassierung nicht erkannt werden.

Da die S-Bahnanbindung für das Terminal 3 unabdingbar ist, hätte sie als Folgemaßnahme zwingend in dieses Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden müssen. Der schriftlichen Stellungnahme des RMV liegt als Anlage eine Planskizze bei, in der der Verlauf der Trasse über das geplante Flughafengelände mit der Anbindung an das Terminal 3 zu entnehmen ist.

### **3.3 Weitere ÖPNV-Anbindungen**

Mit der geplanten S-Bahn-Anbindung des Gebiets Gateway Gardens würden sich neue Möglichkeiten auch für die Anbindung des Terminals 3 ergeben, z.B. durch eine Führung der S 7 parallel zur geplanten PTS-Trasse durch Gateway Gardens und Anbindung an die Flughafenbahn mittels einer Hochbahn- oder Tunnellösung. Mit einer solchen Anbindung von Gateway Gardens durch eine Nord-Süd-, statt durch die geplante Ost-West-Trasse wäre ein Haltepunkt möglich, der sowohl Gateway Gardens, als auch Terminal 2 und den Fraport-Betriebsbereich erschließt.

## **4. Ruhender Verkehr**

Auf S. 36 des G 9.1 werden die Zahlen zum ruhenden Verkehr aktualisiert. Dabei fällt auf, dass zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2005 eine Abnahme von öffentlichen Pkw-Stellplätzen für Passagiere und Flughafenkunden eingetreten ist. Es stellt sich die Frage, an welcher Stelle des Flughafens hier eine Reduzierung der Pkw-Stellplätze erfolgt ist. Interessanterweise sind in den Jahren zwischen 2000 und 2005 die beschäftigten Stellplätze um ca. 2500 Stellplätze gestiegen (vorher 21.000 jetzt 23.500). Obwohl sich nach den Ausführungen in den Unterlagen der Anteil der Beschäftigten, die öffentliche Verkehrsträger nutzen um ein vielfaches erhöht haben soll, wurde die Anzahl der Beschäftigtenstellplätze erhöht. Dies passt nicht zusammen und ist daher aufklärungsbedürftig. Vor allem ist nicht ersichtlich, in welchem Bereich die Parkplätze für die Beschäftigten geschaffen worden sind.

Bezüglich der öffentlichen Pkw-Stellplätze ist gegenüber der Ist-Situation 2005 im Jahr

2006 eine Veränderung dahingehend eingetreten, dass mittlerweile auf dem Airbase Gelände öffentliche Stellplätze geschaffen worden sind.

#### 4.1 Methode der Berechnung der PKW-Stellplätze

Die Zahl der PKW-Stellplätze ist jetzt zwar geringer angesetzt als in der ursprünglichen Planung, sie liegt jedoch immer noch über dem errechneten Bedarf. Dabei ist die Methode der Berechnung des Bedarfs nicht nachvollziehbar. Angeblich wird der Bedarf durch ein Computermodell anhand der Anwesenheitszeiten der jeweiligen Nutzer berechnet. Dass dies offensichtlich nicht den Tatsachen entspricht, zeigt die folgende Tabelle. Die kursiv gedruckten Werte wurden aus den beiden Versionen des Gutachtens G 9.1 übernommen, die anderen Werte daraus errechnet. Daraus ist zu entnehmen, dass die Nachfrage im Ist-Zustand, die in der Tabelle zwar nicht angegeben ist, sich aber aus den Angaben der Tabelle errechnen lässt, mit dem Angebot gleichgesetzt, also manipuliert wurde. Es wäre nämlich ein merkwürdiger Zufall, wenn die Nachfrage in allen Fällen und Bereichen im Istzustand exakt dem Angebot entsprechen würde. Daher ist davon auszugehen, dass das Angebot an Stellplätzen noch stärker überhöht ist, als im Gutachten dargestellt.

		gemäß G 9.1 2004 Seite 72			gemäß G 9.1 2006 Seite 67		
		Nord- bereich	Süd- bereich	Gesamt	Nord- bereich	Süd- bereich	Gesamt
Nachfrage 2000/2004	gesamt	33.800	3.400	37.200	33.400	5.000	38.400
	öffentlich	15.300	0	15.300	14.900	0	14.900
	Beschäftigte	18.500	3.400	21.900	18.500	5.000	23.500
Angebot 2000/2004	gesamt	33.800	3.400	37.200	33.400	5.000	38.400
	öffentlich	15.300	0	15.300	14.900	0	14.900
	Beschäftigte	18.500	3.400	21.900	18.500	5.000	23.500
Nachfrage 2015/2020	gesamt	34.600	22.900	57.500	34.100	18.800	52.900
	öffentlich	13.500	9.000	22.500	14.200	9.700	23.900
	Beschäftigte	21.100	13.900	35.000	19.900	9.100	29.000
zusätzliche Nachfrage	gesamt	800	19.500	20.300	700	13.800	14.500
	öffentlich	-1.800	9.000	7.200	-700	9.700	9.000
	Beschäftigte	2.600	10.500	13.100	1.400	4.100	5.500
geplantes Angebot 2015/2020	gesamt	43.000	19.800	62.800	37.900	17.100	55.000
	öffentlich	18.000	9.000	27.000	16.200	9.100	25.300
	Beschäftigte	25.000	10.800	35.800	21.700	8.000	29.700
Bilanz	gesamt	8.400	-3.100	5.300	3.800	-1.700	2.100
	öffentlich	4.500	0	4.500	2.000	-600	1.400
	Beschäftigte	3.900	-3.100	800	1.800	-1.100	700
Veränderung 2000/2004 zu 2015/2020	gesamt	9.200	16.400	25.600	4.500	12.100	16.600
	öffentlich	2.700	9.000	11.700	1.300	9.100	10.400
	Beschäftigte	6.500	7.400	13.900	3.200	3.000	6.200
Verhältnis An- gebot zu Nach- frage 2015/20	gesamt	124%	86%	109%	111%	91%	104%
	öffentlich	133%	100%	120%	114%	94%	106%
	Beschäftigte	118%	78%	102%	109%	88%	102%
Verhältnis An- gebot zu Nach-	gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	öffentlich	100%	-	100%	100%	-	100%

frage 2000/04	Beschäftigte	100%	100%	100%	100%	100%	100%
---------------	--------------	------	------	------	------	------	------

Da das Angebot an PKW-Stellplätzen ein ganz entscheidender Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist, fordern wir eine strikte Begrenzung und Kontrolle der Anzahl der Stellplätze. Dies ist nicht nur zum Zweck der Förderung des Nahverkehrs notwendig, sondern auch im Hinblick auf den Flächenverbrauch und dem damit verbundenen Eingriff in den Bannwald.

#### 4.2 Geplantes Parkhaus westlich des Fernbahnhofs

Das westlich des Airrail Center geplante Parkhaus wird dort im G 9.1 nach wie vor dem Planungsnullfall unterstellt. Dieses Parkhaus wird im Prognosenullfall mit 4000 Stellen berücksichtigt (2543 im Segment „Beschäftigte“ und 811 im Segment „öffentliche Parkplätze“). Werden diese Zahlen mit den Angaben aus der ursprünglichen Planung verglichen, so ergeben sich doch sehr große Unterschiede. In der Tabelle, wie sie im Plan G 9.1-720 wiedergegeben ist, finden sich folgende Zahlenwerte: Für Beschäftigte 5329 und für öffentliche Nutzer 2316. Als Kapazität werden 6500 Stellplätze gesamt angegeben. Weshalb es hier zu einer Reduzierung der Kapazität im Prognosenullfall gekommen ist, erschließt sich aus den Unterlagen nicht.

Völlig widersprüchlich werden die Angaben dann in dem neuen Plan G 9.1-720. Dort werden unterschiedliche Kapazitäten im Prognosenullfall und Prognosefall 2020 unterstellt. Während im Prognosenullfall Stellplätze von 4000 angegeben werden, reduziert sich dies auf 2000 Stellplätze im Planungsfall. Weshalb an dieser Stelle im Planungsfall von einer Reduzierung der Gesamtkapazität des Parkhauses auf der Fläche A ausgegangen wird, müsste näher erläutert werden.

Dieses geplante Parkhaus auf der Fläche A ist in mehrfacher Hinsicht problematisch. Bislang konnte noch nicht geklärt werden, ob die Errichtung eines Parkhauses an dieser Stelle mit den bestandskräftig angeordneten Kompensationsmaßnahmen für die ICE-Trasse vereinbar ist.

Des Weiteren stellt sich die Frage, ob das geplante Parkhaus entweder als Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG oder durch eine Bündelung zweier Planfeststellungsverfahren gem. § 78 VwVfG zwingend im Zusammenhang mit diesem Planfeststellungsverfahren verbunden werden müsste. Denn war im Zusammenhang mit der Bebauung der Fläche A davon ausgegangen worden, dass es sich bei dem Bauvorhaben um eine Planung handelt, die bauplanungsrechtlich nach § 34 BauGB behandelt werden könnte, stellt sich die rechtliche Genehmigungsfähigkeit mittlerweile anders dar.

Wie aus einer Antwort des Magistrates der Stadt Frankfurt auf eine Anfrage der FAG-Fraktion vom 18.09.2006 hervorgeht, liegt für das Parkhaus bisher weder ein Antrag auf Vorbescheid noch ein Bauantrag vor. Die Stadt Frankfurt geht davon aus, dass dann, wenn auf der genannten Fläche der Bau eines Parkhauses beabsichtigt werde, ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen wäre, damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden könnten. Ein Bebauungsplanverfahren wird offensichtlich notwendig, weil sich dies aus den Regelungen des UVPG ergibt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob nicht dann, wenn nach den

gesetzlichen Vorschriften ein Bebauungsplanverfahren für die A-Fläche notwendig wird, hier ein Gesamtbebauungsplan für den Bereich des Frankfurter Flughafens, da dies seitens der Kommunen schon lange gefordert wird, aufgestellt werden müsste. Denn planungsrechtlich würde die absurde Situation entstehen, dass lediglich für eine kleine Teilfläche aufgrund gesetzlicher Regelungen ein Bauleitplanverfahren angestrengt werden müsste, obwohl diese Teilfläche zu einem Großen und Ganzen gehört, dass aufgrund seiner Gesamtfunktionalität auch als Ganzes betrachtet werden müsste.

Weshalb die Vorhabensträgerin in dem neuen Plan G 9.1-720 im Planungsnullfall nur noch von 4000 ausgeht und im Planungsfall nur noch von 2000 Stellplätzen, ist völlig offen. Aus den Presseberichten, die im Zusammenhang mit der Bebauung des Airrail Centers veröffentlicht worden sind, geht hervor, dass die dortigen Investoren von bis zu 9300 Stellplätzen ausgehen.

Gravierende Auswirkungen hat die Bebauung dieser Fläche mit einem Parkhaus vor allen Dingen auch hinsichtlich der Anbindung an das bestehende Straßennetz. Im G 9.1 wird hierzu lediglich ausgeführt, dass die zugrundegelegte Erschließung kein Bestandteil der vorliegenden Untersuchung sei (Seite 48, G 9.1). Da jedoch bis heute kein Bauantrag für dieses Parkhaus bei der Stadt Frankfurt vorliegt und damit ungeklärt ist, wie eine solche Erschließung aussehen könnte und welche Konsequenzen dies für das angrenzende Straßennetz hat, hätte diese Planung zwingend in das hiesige Planfeststellungsverfahren einbezogen werden müssen. Denn hieraus ergeben sich unmittelbare Konsequenzen auf z. B. die Kelsterbacher Spange. Dies ergibt sich auch unmittelbar aus der Abbildung 3-3 auf Seite 48 des G 9.1.

Wenn die Investoren, zu denen auch die Fraport AG zählt, des Airrail Centers davon ausgehen, dass im benachbarten Parkhaus bis zu 9300 Stellplätze entstehen sollen, so hätte dies bei der Verkehrsuntersuchung eingestellt werden müssen. Wenn jedoch lediglich 4000 beziehungsweise 2000 Stellplätze Grundlage der Verkehrsuntersuchung waren, so dürfte eine weit größere Belastung des angrenzenden Straßennetzes zu befürchten sein, als dies das Ergebnis der vorliegenden Untersuchungen vorgibt.

## **5. Unzureichende Verkehrsabwicklungsqualität**

Das Gutachten G 9.1 stellt im Wesentlichen drei Problembereiche im Prognosenullfall 2020 fest (Seite 53 ff.):

1. Die Kelsterbacher Spange
2. Kreisverkehrsplatz Unterschweinstiege
3. BAB 5, Hauptfahrbahn nach Norden und Einfahrt der BAB 3 in Richtung BAB 5

Neben diesen Bereichen mit einer unzureichenden Verkehrsabwicklungsqualität wurden für mehrere Netzelemente im übergeordneten Straßennetz hohe Auslastungen mit einer gerade noch ausreichenden Verkehrsabwicklungsqualität festgestellt.

Die Gutachter empfehlen daher mehrere Maßnahmen, die unabhängig vom Vorhaben Ausbau Flughafen Frankfurt am Main notwendig werden, um den Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses einigermaßen zu begegnen. Aufgrund der aufgezeigten Kritik an den Verkehrsuntersuchungen zum landseitigen Verkehrsaufkommen ist aufgrund fehlerhafter Ermittlungen davon auszugehen, dass weit mehr Verkehr über das

öffentliche Straßennetz abgewickelt werden muss, als das in diesen Untersuchungen zugrundegelegt worden ist. Wenn dem so ist, dann verschärft sich die von den Gutachtern eh schon als „gerade noch ausreichende Verkehrsabwicklungsqualität“ noch weiter bis hin zur nicht mehr ausreichenden Verkehrsabwicklungsqualität. Die Erschließung des Frankfurter Flughafens wäre in einem solchen Fall nicht mehr gewährleistet.

Auf Seite 52 von G 9.1 wird zur Kelsterbacher Spange ausgeführt, dass die aufgezeigten Problembereiche nicht vorhabensbedingt seien. Die Herstellung einer ausreichenden Verkehrsabwicklungsqualität müsse daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in geeigneter Weise sichergestellt werden. Die Gutachter machen hierzu Vorschläge.

Selbst wenn unterstellt wird, dass die Problembereiche nicht vorhabensbedingt verursacht werden, so ist die Zunahme, die dazu führt, dass die Abwicklungsqualität verschlechtert wird, doch flughafenbezogen zu sehen. Aus diesem Grund muss, um dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, schon in diesem Planfeststellungsverfahren geklärt werden, wie mit der unzureichenden Straßenqualität im Ausbaufall umgegangen werden soll. Denn bisher liegen noch keine konkreten Planungen zur Umplanung für z. B. die Kelsterbacher Spange vor. Da jedoch die Zunahme des Verkehrsaufkommens mit dem gesamten Betrieb des Frankfurter Flughafens zusammenhängt, hätte eine Lösung dieser Konfliktschwerpunkte auch im Zusammenhang mit diesem Planfeststellungsverfahren gefunden werden müssen.

#### **IV. Fehlerhafte Alternativenprüfung**

Es wird geltend gemacht, dass die in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen erfolgten Aussagen zur Alternativenprüfung unvollständig, veraltet und fehlerhaft sind und schon aus diesem Grund auf der Ebene der Planfeststellung erneut in die Alternativenprüfung einzusteigen ist. Die der LEP-Änderung zugrunde liegende Alternativenprüfung hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

##### **1. Fehlerhafte Alternativenprüfung in der LEP-Änderung**

Die Planfeststellungsbehörde darf die LEP-Änderung nicht zur Grundlage ihrer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren machen. Denn die LEP-Änderung leidet unter gravierenden Rechtsfehlern, die einer gerichtlichen Kontrolle nicht standhalten werden. Die landesplanerische Zielfestsetzung zugunsten eines Vorranggebietes für den Flughafen ausbau ist fehlerhaft erfolgt. Wegen der Geltendmachung von Fehlern wird auf die jeweiligen Kapitel in dieser Einwendung verwiesen, in denen die rechtsfehlerhafte LEP-Änderung gerügt wird. Dies gilt vor allem in Hinblick auf das



Kapitel „Alternativenprüfung“, in dem dargelegt wird, dass die 1. Stufe der Variantenauswahl unter völlig anderen Planungsvoraussetzungen durchgeführt wurde und daher nach der neuen Prognose keine Grundlage für eine Variantenauswahl sein kann. Sowohl im sog. Mediationsverfahren als auch im Raumordnungsverfahren wurden „nur“ 660.000 Flugbewegungen und ein Koordinierungseckwert von 120 Flugbewegungen/Stunde der Variantenauswahl zugrunde gelegt. Varianten wurden daraufhin ausgeschieden, die entweder diesen Koordinierungseckwert nicht erreichten oder darüber lagen. Mittlerweile wurde der Koordinierungseckwert auf 126 hochgesetzt. Dies erfordert eine grundlegende neue Bewertung der Varianten. Die im LEP-Änderungsverfahren lediglich anhand der Auswirkungsprognosen vorgenommene Aktualisierung des Variantenvergleichs reicht nicht aus.

### **1.1 Prognosehorizont für LEP-Änderung zu kurz**

Die LEP-Änderung ist rechtswidrig zustande gekommen, weil die Lärmauswirkungen in der LEP-Änderung anhand der technisch planbaren Kapazität hätten geprüft werden müssen.

Unter Ziffer III.1 legt die LEP-Änderung als Ziel der Landesplanung fest:

„Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.“

Das der LEP-Änderung zugrundeliegende Prognosegutachten ist nicht geeignet, den Nachweis zu führen, dass die landesplanerische Letztentscheidung zugunsten einer „langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit“ durch die Festlegung auf die Nordwestvariante im Kelsterbacher Wald geeignet ist, diesem Ziel gerecht zu werden. Das von der Vorhabensträgerin in Auftrag gegebene Prognosegutachten (Fa. Intraplan) bildet die Grundlage für die luftverkehrsrechtliche Planrechtfertigung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die beantragte Erweiterung des Frankfurter Flughafens. Jedoch war es nicht Aufgabe der Gutachter, zu prüfen, ob mit der in der LEP-Änderung vorgesehenen Erweiterung um die Landebahn Nordwest, die Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit gewährleistet ist. Schon aus diesem Grund ist die von Intraplan erstellte Prognose nicht geeignet, die Tragfähigkeit der landesplanerischen Zielfestlegung zu stützen.

Für eine Prognose, die nur einen kurz- bzw. mittelfristigen Zeitraum betrachtet, reicht ein Prognosehorizont 2015 bzw. 2020 aus. Der Prognosehorizont des Gutachtens von Intraplan war ursprünglich auf 2015 begrenzt. Durch die sachlich begründeten Einwendungen musste der Planungshorizont auf das Jahr 2020 verschoben werden.

Hält man sich vor Augen, dass diese Prognose lediglich einen Zeitraum von 9 Jahren nach der derzeit geplanten Inbetriebnahme<sup>16</sup> beinhaltet, wird deutlich, dass die prognostizierte Flugbewegungszahl für das Jahr 2020 lediglich einen kurzen Zeitraum des Betriebs des geplanten Start- und Landebahnsystems abbildet.

Dass die Ausbauwünsche weiter vorangetrieben werden, wird bereits seit längerem öffentlich diskutiert. Schon im letzten Jahr äußerte sich der IATA-Chef dahingehend, dass die geplante neue Landebahn vor allem angesichts des beabsichtigten Nachtflugverbotes nicht ausreiche.<sup>17</sup> Noch deutlicher wird dies in einem Artikel der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 20.01.2007 thematisiert. Schon der Titel signalisiert, dass langfristig an einen weiteren Ausbau gedacht wird: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“. Es wird weiter ausgeführt, dass dann wenn die Prognosen der Deutschen Bank sowie der Flugzeugbauer von Airbus und Boeing zutreffen, der bevorstehende Ausbau nicht der letzte gewesen sei. Jedenfalls dann nicht, wenn die Rhein-Main-Region auch mittelfristig einer der bedeutendsten Standorte der Luftverkehrswirtschaft auf der Welt bleiben will, so der Autor dieses Artikels. Also bereits mittelfristig müsste daher an ein neues Ausbauvorhaben gedacht werden. Die LEP-Änderung sieht jedoch lediglich die Erweiterung um die Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald vor, um die „langfristige“ räumliche Entwicklungsmöglichkeit zu gewährleisten. Der Plangeber kann somit sein vorgegebenes Ziel mit dieser landsplanerischen Letztentscheidung zugunsten der Landebahn im Kelsterbacher Wald nicht erreichen. Schon zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass – sollten sich die Prognosen des Flughafensbetreibers bestätigen – alsbald wieder Engpässe auftreten werden.

Diese von dem Plangeber und dem Flughafenbetreiber betriebswirtschaftlich gewünschten Entwicklungen hätten Anlass sein müssen, zu prüfen, ob sich das vorgegebene Ziel mit der Ausweisung der Landebahn Nordwest verwirklichen lässt.

Prognosen über das Jahr 2020 sind auch möglich.<sup>18</sup> Wie aus dem der LEP-Änderung zugrunde liegende Gutachten von Intraplan hervorgeht, umfasste der Auftrag zur Erstellung der Prognose auch einen Ausblick auf das Jahr 2025.<sup>19</sup> Wie aus einigen Fußnoten hervorgeht, war der Ausblick im April 2006 noch in Arbeit und sollte später vorgestellt werden.<sup>20</sup> Auch im Abwägungsprotokoll wird an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass von der Prognose ein Ausblick auf das Jahr 2025 umfasst sein sollte.<sup>21</sup> Dieser Ausblick ist weder in dem Gutachten von Intraplan vom 02.08.2006 noch in der von Fraport im Planfeststellungsverfahren am 29.09.2006 vorgelegten Stellungnahme von Intraplan enthalten. Vielmehr wird zum Prognosehorizont klar

---

<sup>16</sup> Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2011; Prognosehorizont 2020.

<sup>17</sup> Finanznachrichten, 29.09.2006

<sup>18</sup> Vgl. hierzu auch die Luftverkehrsprognosen zum Flughafenstandort Berlin-Schönefeld zitiert im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 (1073/04, Rdnr. 90), wonach bis zum Jahr 2023 prognostiziert wurde.

<sup>19</sup> Intraplan, 28.04.2006, S. 3

<sup>20</sup> Ebenda, vgl. z.B. Seite 25, Fußnote 21

<sup>21</sup> vgl. Abwägungsprotokoll, z.B. 1.7- 9, -10, -22; 1.8.1-14.

gestellt, dass ein Ausblick auf das Jahr 2025 nicht vorgenommen wird<sup>22</sup>, obwohl dort von dem Gutachter selbst eingeräumt wird, dass er für einzelne Flughäfen Prognoserechnungen über das Jahr 2020 hinaus gefertigt hat. Auch im Abwägungsprotokoll wird davon ausgegangen, dass ein Ausblick über das Jahr 2020 hinaus „auf aggregiertem Niveau möglich“ sei.<sup>23</sup> Obwohl die Gutachter den Auftrag hatten, einen Ausblick auf das Jahr 2025 vorzunehmen und sich die Abwägung zugunsten der Zielfestlegung auf diesen Ausblick stützt, muss festgestellt werden, dass eine Ermittlung über das Jahr 2020 hinaus bis zur Beschlussfassung zur LEP-Änderung unterlassen wurde.

**In den nun vorgelegten Planänderungsunterlagen wird in G8 ein Ausblick auf 2025 vorgenommen und eine nochmalige Erhöhung der Flugbewegungszahlen prognostiziert. Inwieweit der nunmehr prognostizierte Bedarf – der von den Gutachtern unter sehr konservativen Wachstumsraten für den Frankfurter Flughafen – ermittelt wurde, mit der geplanten Landebahn abgewickelt werden kann, hätte im LEP-Verfahren geprüft werden müssen.**

Dabei geht der Plangeber selbst davon aus, dass der weltweite Luftverkehr auch nach dem Jahr 2020 weiter steigen wird. Im Abwägungsprotokoll wird ausgeführt, dass im Rahmen des EU-Projektes „CONSAVE 2050“ vier Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs im Zeitraum 2000 und 2050 entwickelt worden seien. Alle Szenarien gehen von einer steigenden Wachstumsrate aus (Wachstumsrate zwischen 0,5 % und 3,8 %), die teilweise über den Annahmen der Luftverkehrsprognose (Gutachten G 8) liegen würden.<sup>24</sup> Was dies jedoch konkret für die hessische Landesplanung im Hinblick auf eine langfristige Standortsicherung für den Frankfurter Flughafen bedeutet, wurde versäumt zu untersuchen.

Wenn der Plangeber im Abwägungsprotokoll darauf verweist,<sup>25</sup> dass von Seiten der Vorhabensträgerin (Fraport AG) infolge der prognostizierten Luftverkehrsentwicklung bis 2015 und ergänzend bis 2020 kein über den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Ausbau Flughafen Frankfurt Main, 2004) hinausgehender Ausbau beantragt sei, wird verkannt, dass die Rechtfertigung für eine Zielfestlegung zur „langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit“ nicht von einem Antrag eines Flughafenbetreibers abhängt, sondern ein planerisches Instrument sein sollte, um Flächen langfristig landesplanerisch einer bestimmten Nutzungsmöglichkeit vorzuhalten. Das die Landesplanung einem Antrag auf Flughafenerweiterung zur Grundlage ihrer Planungsentscheidung macht, ist die Besonderheit dieser LEP-Änderung, mit allen fachlichen und rechtlichen Schwierigkeiten der Grenzen zwischen den Möglichkeiten der Landesplanung und der Planfeststellung.

---

<sup>22</sup> S. 20 der Anlage zum Schreiben der Fraport vom 29.09.2006.

<sup>23</sup> Abwägungsprotokoll, Referenz-Nummer: 3.1-1

<sup>24</sup> Abwägungsprotokoll, Referenz-Nummer 1.7-18

<sup>25</sup> vgl. Referenz-Nummer: 3.1-1

Der landesplanerischen Letztentscheidung zugunsten der Landebahn im Kelsterbacher Wald wurde daher ein zu kurzer Prognosehorizont zugrunde gelegt. Der Plangeber hat sich nicht mit der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs und der Auswirkungen auf den Frankfurter Flughafen über das Jahr 2020 beschäftigt. Damit liegt ein Fehler in der Ermittlung einer der entscheidungserheblichen Belange vor, der sich auf das gesamte Plangebungsverfahren auswirkt.

Dies betrifft insbesondere die Ermittlung der mit der Zielfestlegung verbundenen „langfristigen“ Umweltauswirkungen. Eine rechtstaatliche landesplanerische Letztentscheidung erfordert eine ordnungsgemäße Ermittlung aller Umweltauswirkungen, die von der Zielfestlegung ausgehen können. Mit der Zielfestlegung soll der Ausbau des Flughafens durch eine neue Landebahn ermöglicht werden. Die Auswirkungsprognosen wurden jedoch lediglich anhand der von der Flughafenbetreiberin im Planfeststellungsverfahren eingebrachten Gutachten erarbeitet. Der Plangeber hat verkannt, dass er eine eigenständige, nicht an dem Planfeststellungsantrag orientierte Abwägung treffen muss. Dies setzt voraus, dass nicht das von der Flughafenbetreiberin vorgegebene Betriebskonzept den Auswirkungsprognosen hätte zugrunde gelegt werden dürfen, sondern die technische Kapazität, die mit dem Start- und Landebahnsystem, welches mit der landesplanerischen Entscheidung möglich ist. Dies sieht auch der LEP 2000<sup>26</sup> in Ziffer 8.3 vor. Der LEP 2000 gibt vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für die Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auch auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Dabei soll die Lärmbelastung – einschließlich der bestehenden Belastung – durch verschiedene Lärmquellen berücksichtigt werden. Dies gelte insbesondere bei der Planung neuer sowie den Ausbau bestehender Verkehrswege. Die entscheidende Vorgabe enthält der LEP 2000 dann in folgendem Satz: „Dabei ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen.“

Der Plangeber hätte demnach seinen Auswirkungsprognosen zumindest die technische planbare Kapazität zugrunde legen müssen. Die als „Planungsvoraussetzung“ festgelegte Flugbewegungszahl verkürzt den Abwägungsprozess auf der Ebene der Raumordnung in rechtlich nicht hinzunehmender Weise. Durch dieses Versäumnis sind insbesondere die Fluglärmauswirkungen völlig unzureichend ermittelt und bewertet worden. Erst eine Abbildung dessen, was an Fluglärmauswirkungen auf die Anwohner bei Ausnutzung der technischen Kapazität<sup>27</sup> zu befürchten ist, hätte eine sachgerechte Abwägungsentscheidung auf der Ebene der Raumordnung möglich gemacht. Die enge Koppelung an das beantragte Vorhaben der Flughafenbetreiberin schlägt hier auf die Landesplanung zurück. Die „Deckelung“ der Flugbewegungszahlen auf 701.000 sowie das Zugrundelegen eines Nachtflugverbotes als Planungsvoraussetzung der LEP-

---

<sup>26</sup> GVBl. 2001 I S. 2.

<sup>27</sup> Nach gutachterlichen Aussagen im Erörterungstermin zum Flughafen ausbau sollen 890.000 Flugbewegungen auf dem geplanten Bahnsystem möglich sein; vgl. hierzu: Simulation der Maximalkapazität im Ausbaufall West- und Ostbetrieb im Auftrag der Zukunft Rhein-Main.

Änderung steht der Zielfestlegung einer langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit entgegen. Ist aber die Raumverträglichkeit einer Erweiterung des bestehenden Bahnsystems nur durch betriebsbeschränkende Maßnahmen möglich, die eine langfristige räumliche Entwicklungsmöglichkeit verhindern, liegt ein Abwägungsfehler auf der Ebene der Landesplanung vor.

## 1.2 Betriebliche Regelungen, insbesondere Nachtflugverbot

Zentrale Aussage der LEP-Änderung ist, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nur möglich ist, wenn der Betrieb des geplanten zukünftigen Flughafens durch ein Nachtflugverbot von 23 h bis 5 h eingeschränkt wird. Damit will die LEP-Änderung das von der hessischen Landesregierung geprägte Junktim „Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot“ umsetzen. Der Standortentscheidung zugunsten der Nordwestvariante liegt als „Planungsvoraussetzung“<sup>28</sup> folgendes zugrunde:

„Für die Flugbetriebsszenarien wurden Lärmkonturen für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) berechnet. Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23 bis 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden (Mediationsnacht).“

Eine verbindliche Festlegung des Nachtflugverbotes als Ziel der Landesplanung ist in der LEP-Änderung nicht erfolgt. Umstritten ist, ob eine solche Zielfestlegung landesplanerisch möglich ist. Ein vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenes Gutachten<sup>29</sup> bejaht dies. Danach gehören betriebliche Beschränkungen der Nutzung eines Flughafens (insbesondere ein Nachtflugverbot) zum zulässigen Inhalt von Raumordnungsplänen im Allgemeinen und des LEP Hessen im Besonderen. Dies wird vor allem aus § 2 Ziffer 8 ROG abgeleitet, der den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm beinhaltet.<sup>30</sup> Da die „Planungsvoraussetzung“ nicht mit der gleichen Verbindlichkeit, also als Ziel der Raumordnung ausgestattet worden sei wie die Standortentscheidung, obwohl diese Standortentscheidung und das Nachtflugverbot als funktionale Äquivalente bei der Bewältigung des Lärmproblems in einem untrennbaren planerischen Zusammenhang stehen, liege ein Abwägungsmangel vor. Dieser Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung mache es wahrscheinlich, dass der VGH Kassel den geänderten LEP für nichtig erklären werde.<sup>31</sup>

Ein Nachtflugverbot als Ziel der Landesplanung festzuschreiben, hält das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zu Berlin-Schönefeld<sup>32</sup> für nicht zulässig. Die Landesentwicklungsplanung kann zur Bewältigung voraussehbarer Lärmkonflikte an einem Standort nur die Mittel einsetzen, die ihr das Raumordnungsrecht zur Verfügung stellt. Diese Mittel beschränken sich im Wesentlichen auf die Festlegung der Siedlungs- und Freiraumstruktur und deren

---

<sup>28</sup> LEP-Änderung, Seite 7.

<sup>29</sup> Rechtsfragen der Verankerung verbindlicher Ziele im Landesentwicklungsplan Hessen, Georg Hermes, Mai 2006.

<sup>30</sup> Ebenda, S. 47.

<sup>31</sup> Ebenda, S. 48.

<sup>32</sup> Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1001/04, Rndr. 154.

Konkretisierung in Gestalt von Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung.<sup>33</sup>

Der hessische Plangeber hat den nächtlichen Fluglärmschutz wohl aus diesem Grund nicht als Ziel, sondern als einen Grundsatz gem. § 3 Ziffer 3 HLPG in die LEP-Änderung aufgenommen. Danach soll in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung sein. Allerdings geht diese allgemeine Aussage nicht über den im Luftverkehrsgesetz in § 29 b Abs. 1 Satz 2 bereits geregelten Schutz hinaus. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu ausgeführt: „Diese Vorschrift, für die es im sonstigen Verkehrswegeplanungsrecht nichts Vergleichbares gibt, erlegt nicht zuletzt der Zulassungsbehörde im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren die Verpflichtung auf, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Sie hat die Qualität einer Gewichtungsvorgabe.“<sup>34</sup> Während ein Grundsatz der Raumordnung auf der Ebene der Planfeststellung keine Beachtungspflicht gebietet, sondern vielmehr die Rechtswirkung sich darin erschöpft, dass diese allgemeine Aussage bei der Abwägung zu berücksichtigen ist (§ 4 Abs. 2 HLPG), statuiert das Bundesverwaltungsgericht den in § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG enthaltenen Schutzauftrag als Gewichtungsvorgabe für die im Rahmen der Planfeststellung erforderliche Abwägung. Der Äquivalenz zwischen der Zielfestlegung zum Ausbau und dem zwingend erforderlichen Nachtflugverbot auf der Ebene der Landesplanung trägt der Grundsatz, wie er in Ziffer III. 1 in die LEP-Änderung aufgenommen worden ist, keine Rechnung.

Aus alledem folgt, dass eine Zielfestlegung zugunsten eines Nachtflugverbotes auf der Ebene der Landesplanung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht zulässig ist. Die Aufnahme eines Grundsatzes zum Schutz der Nachtruhe ist nicht geeignet, um den Konflikt zwischen dem Ausbau und der betroffenen Bevölkerung zu lösen. Deshalb hätte ohne eine Möglichkeit der verbindlichen Festlegung des Nachtflugverbotes auch die Zielfestlegung zum Ausbau nicht erfolgen dürfen. Insoweit verstößt die LEP-Änderung gegen das Gebot der Konfliktbewältigung.

Nach der Konzeption, die der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Berlin-Schönefeld zugrunde liegt, soll auf der Landesebene geklärt werden, ob aus raumordnerischen Belangen heraus eine Standortentscheidung getroffen werden kann. Wenn feststeht, dass keine unlösbaren Konflikte in bezug auf die Raumordnungsbelange der Standortentscheidung entgegenstehen, kann eine solche getroffen werden. Stellt sich auf der Ebene der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung heraus, dass private Schutzgüter (Eigentum, Gesundheit), die kommunale Selbstverwaltung, Wasserhaushalt, Bodenschutz, Natur und Landschaft unzumutbar betroffen sind oder aber auch nachträgliche Entwicklungen auftreten, die eine Realisierung des Ziels aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf unabsehbare Zeit unmöglich machen oder wesentlich erschweren würden, kann die Planfeststellung abgelehnt werden.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Deutsch, NVwZ 2006, 878 (879).

<sup>34</sup> Ebenda, Rndr. 262.

<sup>35</sup> BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073/04, Rdnr. 77.

Diese, der konkreten Fallgestaltung zur Standortentscheidung Berlin-Schönefeld, geschuldete, Rechtsprechung beantwortet jedoch nicht die Frage, welche rechtlichen Konsequenzen sich daraus ergeben, wenn die raumordnerische Standortentscheidung letztendlich bereits unter Zugrundelegung flugbetrieblicher Annahmen, insbesondere eines Nachtflugverbots getroffen worden ist,<sup>36</sup> also weit über die Ebene von Raumordnungsbelangen bereits auf die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung zurückgreift, um überhaupt eine positive Standortentscheidung treffen zu können.

Der landesplanerischen Letztentscheidung, wie sie mit dem Kabinettsbeschluss getroffen worden ist, und deren Zustimmung durch den Hessischen Landtag aussteht, liegt bereits das beantragte Nachtflugverbot zugrunde. Die in dem Umweltbericht dargestellten Auswirkungen des Flugverkehrs basieren letztendlich auf den flugbetrieblichen Annahmen, die in dem Datenerfassungssystem (DES) der Flughafensbetreiberin zugrunde liegen. Den Gutachten liegen bestimmte Flugrouten und deren (fiktive) Belegung mit einem bestimmten Flottenmix zugrunde. Diese ergeben sich wiederum aus einem für das Jahr 2020 erarbeiteten Flugplan. Dieser geht wiederum von dem beantragten Nachtflugverbot aus.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte diese Fallkonstellation nicht zu entscheiden. Jedoch lässt sich aus der Formulierung, dass die Landesplanung „vorausschauend“ prüfen muss, ob die mit der Standortentscheidung verbundenen Konflikte im späteren Planfeststellungsverfahren beherrschbar sein werden, schließen, dass der Plangeber davon ausgegangen ist, dass sich die Konflikte nur mit einem Nachtflugverbot lösen lassen. Sollte daher auf der Ebene der Planfeststellung festgestellt werden, dass das beantragte Nachtflugverbot nicht angeordnet werden kann, weil ein begründeter Nachtflugbedarf geltend gemacht wird,<sup>37</sup> würde dies gegen das Ziel der Landesplanung verstoßen. Der Planfeststellungsbeschluss könnte nicht ergehen.

Auch weitere rechtliche Fehler werden zur Nichtigkeit der LEP-Änderung führen, wenn diese in der jetzt vorliegenden Fassung, in Kraft treten sollte. Dies betrifft insbesondere die fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Lärmbetroffenheiten. Der Sachverständige Schreckenberger führt in seiner schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung im Hessischen Landtag aus, dass auf der Basis der Ergebnisse der RDF-Belastigungsstudie zu konstatieren sei, dass die Verlärmung im Umfeld des Flughafens durch Anwendung des Bewertungsrahmens unterschätzt werde. Das Wertemodell, welches dem LEP-Änderungsverfahren zugrunde gelegt worden sei, entspreche nicht den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen und müsse als veraltet zurückgewiesen werden (vgl. S. 7 der Stellungnahme). Die Stellungnahme ist über die Internetseite des Hessischen Landtages zu erhalten. Die gravierenden Fehler im Bereich des Naturschutzes wurde von dem Sachverständigen Thomas Norgall vorgelegt. Auch aus naturschutzrechtlichen Gründen ist zu konstatieren, dass die Landeplanung eine fehlerhafte Alternativenprüfung durchgeführt hat. Maßgebliche Ermittlungen haben nicht

---

<sup>36</sup> Barth, ZUR 2006, 531, 532.

<sup>37</sup> Vgl. hierzu die Stellungnahme der Lufthansa im Verfahren zur LEP-Änderung sowie die Einwendungen der Deutschen Lufthansa, vorgetragen im Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens; Abwägungsprotokoll, Referenz-Nr. 1.8.2.-43; 44; Deutsch, NVwZ 2006, S. 878 (880ff.).

stattgefunden bzw. vorliegende Ergebnisse wurden falsch bewertet, so dass im Ergebnis fehlerhaft an der Variante Nordwest festgehalten wurde. Aufgrund der auf der Ebene der Landesplanung nicht gelösten Frage, wie und vor allem wo Kohärenzmaßnahmen angeordnet werden können, hätte eine Ausnahme für die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Kelsterbacher Waldes nicht bejaht werden dürfen. Auf die Ausführungen von Thomas Norgall in der schriftlichen Stellungnahme, die ebenfalls auf der Homepage des Landestages zu finden ist, wird inhaltlich verwiesen und diese zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht.



### **1.3 Fehlerhafte Planungsgrundlagen auch im LEP-Änderungsverfahren?**

Wie aus den Planfeststellungsunterlagen hervor geht, scheinen grundlegende Veränderungen hinsichtlich des Flottenmixes zu den gewünschten Ergebnissen der Fluglärmbelastung geführt zu haben. Sollte sich auch auf der Ebene der Landesplanung der eklatante Widerspruch zwischen dem Prognosegutachten und den Auswirkungsprognosen ergeben, wäre das Verfahren ebenso zu wiederholen. Ansonsten läuft der Plangeber Gefahr, dass die LEP-Änderung bereits aus diesem Grund einer gerichtlichen Nachprüfung nicht stand hält.

Da die Antragstellerin bezüglich der Alternativenprüfung in der Stellungnahme zu A3 maßgeblich darauf abstellt, dass diese auf der Landesplanungsebene abschließend durchgeführt worden sei, müssen alle Planungsannahmen, die zur Auswahl der Alternativen auf der 1. Ebene geführt haben, erneut auf den Prüfstand gestellt werden („bedarfsgerechter Ausbau“, „Koordinierungseckwert“, „MCT“, ...; vgl. hierzu auch unter Ziffer 2.1).

## **2. Fehlerhafter Alternativenprüfung in den Planfeststellungsunterlagen**

Wie soeben ausgeführt ist die Alternativenprüfung, die der LEP-Änderung zugrunde liegt, fehlerhaft. Die Planfeststellungsbehörde hat zum einen nachzuprüfen, ob die der LEP-Änderung zugrundeliegende Alternativenprüfung ordnungsgemäß ist. Weiterhin ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen, inwieweit sich nach dem Beschluss zur LEP-Änderung Änderungen ergeben haben, die eine erneute Prüfung der Alternativen auf Ebene der Planfeststellung erforderlich machen.

### **2.1 Alternativenprüfung der Antragstellerin (A3 Konfigurationsanalyse)**

Nach den Darstellungen der Antragstellerin soll die Konfigurationsanalyse der Herleitung dienen, weshalb die Landebahn Nordwest nach der Beurteilung sich anbietender Varianten für die Vorhabensträgerin zur Erreichung ihres Planungsziels als Vorzugsvariante dient. Das Planungsziel wird folgendermaßen definiert:

„Der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens Frankfurt Main am Standort“

Erstaunlicherweise wurde die Konfigurationsanalyse in den nun vorgelegten Planunterlagen nicht geändert. Es wird die am 01.11.2004 erstellte Konfigurationsanalyse vorgelegt, mit den Daten, die überhaupt nicht mehr Gegenstand dieser Planunterlagen sind. Auf Seite 36 wird nach wie vor davon ausgegangen, dass es im Jahr 2015 zu einer Verkehrsnachfrage von 82,3 Mio. Passagiere kommen wird. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass eine praktische Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde für das Start- und Landebahnsystem erforderlich sei. Nach dem neu vorgelegten G8 sollen jedoch im Jahr 2020 mehr als 88 Mio. Passagiere bei einem Kapazitätseckwert von 126 abgewickelt werden. Diese aktuellen Zahlen wurden der weiteren Betrachtung nicht zugrunde gelegt.

Die noch zu Zeiten der Mediation ermittelten Kapazitätseckwerte sind offensichtlich

überholt und können daher nicht mehr Grundlage für eine ordnungsgemäße Variantenauswahl herangezogen werden. Deshalb hätten die Gutachten, die für die Stufe 1 der untersuchten Varianten die praktische Kapazitäten ermittelt haben, nochmals aktualisiert werden müssen. Auf Seite 44 des A3 sind die verschiedenen Gutachten zitiert. Das letzte datiert aus dem Jahr 2000. Schon im Raumordnungsverfahren und erst recht im laufenden Planfeststellungsverfahren waren diese Gutachten methodische Fehler vorgeworfen worden. Diese haben sich offensichtlich nunmehr bestätigt.

### **2.1.1 Neuberechnung der „praktischen Kapazität“ für alle Varianten**

Denn die dort ermittelten Kapazitätseckwerte suggerierten, dass lediglich 120 bzw. die jeweils bei den Varianten angegebenen Flugbewegungen pro Stunde mit bestimmten Varianten abwickelt werden können. Dass dem nicht so ist, zeigt sich jetzt. Die Antragstellerin gibt nun selbst einen völlig neuen, höhere Kapazitätseckwerte für die Nordwestbahn an. Damit kann die Variantenauswahl aus dem ROV keinen Bestand mehr haben. Es fragt sich nun, ob bei der Variantenauswahl nicht bereits im Vorfeld Varianten ausgeschieden worden sind, die unter den jetzt von der Antragstellerin zugrunde gelegten neuen Eckwerte, vorzugswürdig gewesen wären.

### **2.1.2 „Bedarfsgerechter Ausbau“ mit Nordwestvariante nicht möglich**

Vergleicht man den nunmehr notwendigen Kapazitätseckwert mit den Angaben in A3 Kapitel 3.3 „Beurteilung der Kapazität,“ muss man feststellen, dass ausschließlich für die Variante 12 mehr als 120 Flugbewegungen/Stunde angegeben werden. Da auch für die Jahre nach 2020 ein stetiges Luftverkehrswachstum für Frankfurt prognostiziert wird, - 2025 sollen bereits über 7 % mehr Flugbewegungen stattfinden als 2020<sup>38</sup> - steht schon heute fest, dass mit der geplanten Verwirklichung der Nordwest-Variante das Planungsziel eines „bedarfsgerechten Ausbaus“ nur für wenige Jahre erreicht werden kann. Von einer Zukunftsinvestition mit nationaler Bedeutung kann keine Rede sein. Mit dem bestehenden Planungsziel kann der Ausbau nicht genehmigt werden.

Im Prognosegutachten G8 wird auf Seite 112 die Engpassfreiheit im Planungsfall hinsichtlich der Start- und Landebahnkapazitäten unterstellt. Die Gutachter hätten an dieser Stelle erläutern müssen, was mit dem Begriff der „Engpassfreiheit“ gemeint ist. Sollte damit gemeint sein, dass im Jahr 2020 zu jeder Tageszeit auf dem Frankfurter Flughafen noch Zeitnischen bestehen, die von den Flugverkehrsgesellschaften genutzt werden können, wird dies bestritten. Nach Auffassung von ROMBERG wäre auch nach Fertigstellung der vierten Bahn davon auszugehen, dass in den Hauptverkehrszeiten die Nachfrage nach Slots größer ist als das Angebot. Engpassfreiheit wird somit auch im Planungsfall nicht gegeben sein.<sup>39</sup> Dies wurde auch bereits durch den IATA-Chef im letzten Jahr bestätigt, der sich dahingehend äußerte, dass die geplante neue Landebahn vor allem angesichts des beabsichtigten Nachtflugverbotes nicht

---

<sup>38</sup> G8: ca. 750.000 Flugbew./a statt 701.000 Flugbew./a

<sup>39</sup> RegioCosult, April 2007, S. 15

ausreiche.<sup>40</sup>

### 2.1.3 Hub-Funktion

Ein wesentliches Auswahlkriterium bei der Variantenwahl war die Hub-Funktion, die vor allem anhand der theoretisch möglichen minimalen Umsteigezeit, Minimum Connected Time(MCT), von 45 Minuten bestimmt wurde. Ob die MCT von 45 min mit der NW-Variante erreicht werden kann, wird bestritten. Ebenso wurde herausgestellt, dass die MCT von 45 min kein geeignetes Kriterium der Variantenauswahl für den Frankfurter Flughafen ist.

Die Hub-Funktion ist abhängig von dem gesamten Flughafensystem, welches optimal funktionieren muss, um die Umsteigeverkehre in einer sehr kurzen Zeit abwickeln und eine MCT von 45 min erreichen zu können. Mit der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald ist diese Funktion nicht bzw. nicht mehr erfüllt:

„Der Frankfurter Flughafen ist das Gegenteil eines modernen, zukunftsfähigen Flughafens und so wie eine veraltete Fabrik durch bloße Vergrößerung nicht konkurrenzfähiger wird, hat auch der Frankfurter Flughafen in dieser Form als europäischer Zentralhub keine zukunftssichere Perspektive. Der geplante Flughafen hat ein komplexes System von Start- und Landebahnen, dazu ein Geflecht von Rollwegen und Abfertigungsgebäuden mit verwickelter Verkehrsanbindung. Zudem müssen die Flugzeuge Rampen überwinden, wie man sie nur von Güterbahnhöfen kennt. Die beschriebenen Faktoren erhöhen Abfertigungszeiten und -kosten. So wird der Flughafen international auf Dauer nicht konkurrenzfähig sein. Das zeigen bereits heute die im Vergleich zu München wesentlich geringeren Zuwachsraten in Frankfurt.

Außerdem wurde in Frankfurt mit erheblichen Investitionen die landseitige Frachtlogistik ausgebaut. Wenn zukünftig nachts die Frachtflugzeuge im über 100 km entfernten Hahn landen sollen und die Luftfracht von Frankfurt nach Hahn und zurück transportiert werden muss, weil tagsüber die Fracht mit den Passagiermaschinen fliegt, ist das ebenfalls kein Musterbeispiel für eine effiziente Infrastruktur.

Moderne Flughäfen mit zukunftsfähigen Entwicklungsmöglichkeiten sehen anders aus, wie die Beispiele München oder Berlin Schönefeld zeigen: Klare, unabhängige Bahnensysteme, kurze Rollwege, einfache Passagierwege und bedarfsgerecht erweiterbar. Investitionen für zusätzlich erforderliche Hubkapazitäten erfolgen volkswirtschaftlich optimaler und damit im öffentlichen Interesse an diesen modernen Standorten, dann sind auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze zukunftssicher. Die Erweiterung des Frankfurter Flughafens um eine vierte Landebahn ist als eine Investition in eine Infrastruktur-Sackgasse zu betrachten und liegt so nicht im öffentlichen Interesse. Oder etwas drastischer: Aus betriebsblindem Ehrgeiz eine Region zu verlärmern, kann nicht im öffentlichen Interesse

---

<sup>40</sup> Finanznachrichten, 29.09.2006; vgl. auch: FAZ 20.01.2007 „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“

sein. (Gallmeyer, e-mail vom 02.04.2007)“

Auch der Sachverständige Mörz äußerte sich in der Anhörung im Landtag am 13.02.2007 dahingehend, dass bei der Auswahl der Varianten fälschlicherweise lediglich auf die Minimum Connected Time (MCT) abgestellt worden sei und andere Varianten, die dieses Kriterium nicht erfüllt hätten, schon sehr früh Varianten ausgeschlossen wurden. Der Sachverständige machte darauf aufmerksam, dass das Reiseverhalten der Passagiere nur zu einem geringen Teil von einer geringen MCT ausgehe. Anderen Faktoren, die größere Bedeutung hätten, seien deshalb viel zu wenig bei der Auswahl der Varianten und vor allem bei der Prognose berücksichtigt worden. Der Frankfurter Flughafen werde immer größer und immer unübersichtlicher. Alleine der Weg vom Parkhaus zum Gate beanspruche viel Zeit. Umsteigevorgänge von Terminal zu Terminal seien für die Passagiere unangenehm. Diesen Faktoren sei in der Planung keine Beachtung geschenkt worden. Schon heute habe die Lufthansa die Umsteigedauer auf 60 Minuten erhöhen müssen (vgl. Wortprotokoll Anhörung Hessischer Landtag vom 13.02.2007, S. 24ff.).

#### **2.1.4 Kosten für die Varianten**

Der Alternativenvergleich in der Konfigurationsanalyse, A3 ist auch deshalb fehlerhaft vorgenommen worden, weil ein Kriterium die Ermittlung der Kosten für die Alternativen gewesen ist. Wie aus Seite 103, A3 hervorgeht, wurden die Kosten für die Landebahn Nordwest auf 236,9 Mio. Euro geschätzt. Aus dieser Kostenübersicht ist zu entnehmen, dass entgegen der Darstellung der Vorhabensträgerin nicht bereits die 200 Mio. Euro für die Hindernisbeseitigung eingestellt worden sind. Die Position 6, die die Kosten für die Hindernisbeseitigung einstellt, beläuft sich lediglich auf 14,6 Mio. Euro. Werden die für die Ticono-Verlagerung zu zahlenden 670 Mio. Euro hinzugerechnet, wird schnell klar, dass die Landebahn Nordwest die weitaus teuerste Variante ist.

Auf der Planfeststellungsebene ist daher zu prüfen, ob dieser neue Sachverhalt, neben den anderen Aspekten, die eine neue Alternativenprüfung erforderlich machen (Kapazitätseckwert, Vogelschlagrisiko, etc.), eine neue Variantenreihung ergeben hätte.

In dieser Stellungnahme der Fraport AG zu A3 vom 13.02.2007 erläutert die Antragstellerin, dass eine Überprüfung des Ergebnisses, welches in A3 dargestellt ist, erfolgt sei. Die Überprüfung habe bestätigt, dass kein Auswirkungsfaktor im Prognosejahr 2015 auf das Jahr 2020 ersichtlich sei, der die für 2015 getroffene Variantenreihung umkehre. Eine Überprüfung lediglich anhand der Auswirkungsfaktoren reicht nicht aus. Vielmehr hätten die grundlegenden Faktoren, die zur Auswahl in Stufe 1 geführt haben, erneut überprüft und bewertet werden müssen. Wie oben bereits dargestellt, hätte dies bei den bislang zugrundegelegten Daten in A3 zu einer anderen Variantenauswahl führen müssen.

Diese Feststellung ist falsch. Bei neutraler, objektiver Betrachtung, hätte sich eine andere Variantenreihung ergeben. Die Angaben der Antragstellerin sind widersprüchlich. Die von ihr getroffenen Bewertungen in der Anlage zu A3, ignorieren die aktualisierten Prognosen. Die in A3, Anlage 5 beschriebene Ermittlung der

Fluglärmbeeinträchtigung für die Alternativen Nordost, Nordwest und Süd vom 02.11.2004 ist veraltet. Die Planfeststellung muss auf die aktuell verfügbaren Daten zur Ermittlung der Fluglärmbeeinträchtigung erfolgen. Der Verweis auf die Landesplanung reicht nicht aus.

## 2.2 Alternativenvergleich nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL

Die NW-Variante ist unter dem Gesichtspunkt des Alternativenvergleichs nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ungeeignet. Die Vorhabensträgerin hat ergänzend - zum aus unserer Sicht unbrauchbaren Alternativenvergleich im ROV und im LEP-Änderungsverfahren - einen eigenen Alternativenvergleich in der Planfeststellung vorgenommen.<sup>41</sup> Sie hat die maßgeblichen Gesichtspunkte aber verkannt und kommt deshalb ebenfalls zum falschen Ergebnis.

Die fehlende Eignung des Standortes Kelsterbacher Wald nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ergibt sich schon daraus, dass

- bei der Realisierung der Landebahn Nordwest mit dem FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald, dem VSG Untermainschleusen und weiteren Gebieten in Rheinland-Pfalz mehrere Natura 2000-Gebiete i.S.v. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL „erheblich beeinträchtigt“ würden,
- während die Alternative Nordost nur zur Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Schwanheimer Wald“ führen würde. Die Behauptung, im Fall der Verwirklichung der NE-Variante eine „erhebliche Beeinträchtigung“ des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ aufträte, ist falsch.

Die vom Land Rheinland Pfalz, oberste Naturschutzbehörde, vorgetragene erhebliche Beeinträchtigung auf die dort gelegenen Schutzgebiete, greifen zu Ungunsten der NW-Landebahn in der Entscheidung durch. Gegen die Wahl der NW-Bahn sprechen außerdem

- die Existenz eines prioritären LRT
- die deutlich höhere Anzahl der „erheblich beeinträchtigten Schutzgüter“ und
- das rechtliche Fortgelten des VSG Untermainschleusen als faktisches VSG
- Im Fall der Realisierung der Landebahn NE würde es auch nicht zur vollständigen Zerstörung eines FFH-Gebietes kommen. Das FFH-Gebiet Schwanheimer Wald bliebe auch bei Realisierung der Landebahn meldewürdig.

Die Variantenentscheidung des Raumordnungsverfahrens (ROV) bietet ebenfalls keine Entscheidungshilfe mehr. Die Planfeststellungsunterlagen belegen vielmehr, dass im ROV unrealistische Flächenumgriffe angenommen wurden, die zu völlig überhöhten Rodungsflächen führten. Dieser überhöhte Flächenumgriff und die fehlende Berücksichtigung der GDE hatte maßgebliche Auswirkungen für die Variantenbewertung des ROV. Auch die Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 LEP-Ä ist unbrauchbar. Sie erfüllt

---

<sup>41</sup> ARGE Baader Bosch G2, Teil IX; vgl. hierzu auch BUND-Stellungnahme zur LEP-Änderung vom 21.09.2005, S. 28.

die rechtlichen Anforderungen nicht. Auf unsere dort vorgetragenen Einwendungen wird verwiesen. Sie werden hiermit auch zum Gegenstand dieser Stellungnahme gemacht.

Die Alternativenprüfung der Vorhabensträgerin in der Planfeststellung leidet an so starken fachlichen Mängeln, dass sie ebenfalls verworfen werden muss. Dies ergibt sich schon aus

- der fehlenden Berücksichtigung der GDE,
- der fehlenden Berücksichtigung der rechtlich abschließend vorbestimmten Entwicklungen im Bereich des B-Planes „Mönchwald“ im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald,
- der fehlenden Optimierung im Flächenumfang und in der Lage der Alternative NE im Schwanheimer Wald. Hierdurch sind die Beeinträchtigungen einer NE-Variante voraussichtlich überzeichnet.
- der fehlenden Optimierung bei der Länge der Landebahn,
- der fehlenden Berücksichtigung der Minimierungsmöglichkeiten für das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald die im Fall bei der Wahl der NE-Variante im Schwanheimer Wald.

Damit ist ein Vergleich der Varianten auf der Basis der Antragsunterlagen nicht möglich. Wegen weiterer fachlicher Einzelheiten hierzu wird vollinhaltlich auf die Einwendungen der Naturschutzverbände BUND und HGON verwiesen.

### **3. Länge der Landebahn**

Entscheidend für die Betrachtung der Alternativen und den hiermit verbundenen Auswirkungsprognosen ist die Begründung der geplanten Länge der Landebahn. Die Landebahnlänge von 2.800 m ist nicht begründet. Eine kürzere Bahnlänge ist ausreichend. Die Antragstellerin ist dem geltend gemachten Aufklärungsbedarf nicht nachgekommen. Die Darstellung in der Konfigurationsanalyse (Band A3) wurde nicht geändert. Auch in der Stellungnahme zu dem Gutachten A3 vom 13.02.2007 finden sich hierzu keine Angaben.

Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, da weiterhin eine nachvollziehbare Darlegung zur geplanten Länge der Landebahn fehlt, wie vom HMWVL zutreffend erkannt, ist die Antwort auf diese Frage von „grundlegender Bedeutung“ (Aufklärungsbedarf vom 16.12.2005). Das Schreiben der Fraport vom 09.11.2006 enthält nur Behauptungen. Es kann die Bahnlänge von 2.800 m nicht begründen.

Die Planfeststellungsbehörde hatte die Vorhabensträgerin gebeten, näher dazulegen,

1. weshalb als Bemessungsflugzeug der Flugzeugtyp A340-600 herangezogen worden ist?

2. weshalb auf die berechnete Landebahnlänge nochmals Zuschläge hinzugerechnet worden sind?

Mit Schreiben vom 09.11.2006 antwortet die Vorhabensträgerin auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde. Das Schreiben enthält im Kern nur Behauptungen. Die Antragstellerin hat es versäumt, ihre Behauptungen durch Untersuchungen oder/und alternative Szenarien eines Betriebsablaufs zu begründen.

Sie argumentiert, dass bereits die Flugzeugtypen MD 11, B 747 und A380 aufgrund einer freiwilligen Selbstverpflichtung von der geplanten Landebahn „verbannt“ worden seien. Das nächst größere Flugzeug sei dann eben die A340-600 und dieses Flugzeug müsse auf der geplanten Landebahn landen können, weil

1. nur so die notwendige betriebliche Flexibilität und Einsatzfähigkeit für einen international führendes Drehkreuz hergestellt werden könne,
2. eine kürzere Bahn hätte den Ausschluss der A340-600 auf dieser geplanten Landebahn zur Folge, was den die Gesamtfunktionalität der Anlage nachhaltig negativ beeinflusse
3. der Ausschluss der A340-600 zu maßgeblichen Funktionalitätsstörungen, d.h. zu höheren Delays, führen würde, was dem Planungsziel eines bedarfsgerechten Ausbaus widerspreche.

Ohne einen Nachweis, dass die prognostizierten Flugbewegungen auch Landungen des A340-600 auf der geplanten Landebahn voraussetzt, können die Aussagen der Antragstellerin nicht überzeugen.

Die Länge von 2.800 m ist für eine Landung des A340-600 nicht notwendig. Die sich aus bestimmten Regelwerken berechneten Längen sind um mehrere hundert Meter kürzer. Der von der Vorhabensträgerin immer wieder hinzugerechnete „Zuschlag“ ist wissenschaftlich nicht belegt und deshalb aus flugbetrieblichen Gründen nicht notwendig. Eine Landebahn muss nicht sicherer gemacht werden, als dies bereits durch sehr weit gehende Sicherheitszuschläge bereits eingerechnete Längen. Die Vorliebe einer Fluggesellschaft, hier Lufthansa, für ein bestimmtes Landeverfahren, stellt keinen Planungszwang dar und kann widerstreitende öffentliche Interessen nicht verdrängen. Deshalb ist die Behauptung (2.) des Ausschlusses des Typs A340-600 auf einer kürzeren Bahn nicht landen zu können, nach wie vor weder begründet noch belegt.

Die Funktionalität der Anlage steht nicht im Bezug zur Landemöglichkeit des A340-600 auf der geplanten NW-Bahn. Es handelt sich beim A340-600 um einen seltenen Flugzeugtyp, von dem bis März 2007 weltweit lediglich 76 Maschinen in Betrieb waren. Für weitere 121 Maschinen bestehen Vorbestellungen.<sup>42</sup> Lufthansa verfügt über nur 14 Maschinen dieses Typs, weitere 10 werden evtl. bis 2015 beschafft.<sup>43</sup> Selbst diese 24

---

<sup>42</sup> <http://www.airbus.com/en/aircraftfamilies/a330a340/a340-600/> abgerufen am 25.04.07 (16.30 h MEZ)

<sup>43</sup> [http://www.lufthansa-financials.de/servlet/PB/menu/1014422\\_11/index.html?pbanker=block1-18-23-44\\_15-03-2006#block1-18-23-44\\_15-03-2006](http://www.lufthansa-financials.de/servlet/PB/menu/1014422_11/index.html?pbanker=block1-18-23-44_15-03-2006#block1-18-23-44_15-03-2006)

Maschinen würden nur 5 % der 526 vorhandenen und ggf. künftigen Lufthansa Maschinen bis 2015 ausmachen. Angesichts des extrem hohen Slot-Anteils der Lufthansa an den Langstreckenflügen in Frankfurt gilt: Die Landemöglichkeit eines derart seltenen Flugzeugtyps hat keine Auswirkungen auf die Funktionalität des Frankfurter Flughafens. Dabei wäre noch die Frage zu beantworten, wie viele dieser Flugzeuge in Frankfurt stationiert bzw. eingesetzt werden.

Nach dem von der Vorhabensträgerin immer wieder angeführten Betriebskonzept, sollen Landungen nur noch auf der südlichen Parallelbahn und auf der geplanten Landebahn durchgeführt werden. Für die Behauptung, dass es zu „maßgeblichen Funktionsstörungen“ käme, wenn denn der Typ 340-600 nicht auf der geplanten Landebahn landen könnte, werden keinerlei Gründe angeführt. Eine reine Behauptung kann jedoch nicht zur Ablehnung von Minimierungsmaßnahmen führen. Es müsste nun geprüft werden, ob und wie viele A340-600 gem. Planungsflugplan auf der NW-Bahn landen sollen und ob eine Verlegung auf die Südbahn überhaupt zu prognostizierbaren Nachteilen führt. Wir unterstellen, dass die Funktionalität des Flughafens steigt, wenn Großraumjets möglichst nah an den Terminals und nicht auf der weit entfernten NW-Bahn herunterkommen können.

Da die MD11 bis zum Planungsfall 2020 nicht mehr geflogen werden soll, können wir keinen Engpass erkennen. Inwieweit der Ersatz für die MD11 von der Selbstverpflichtungserklärung der Vorhabensträgerin umfasst ist, auf der geplanten Landebahn nicht zu landen, geht aus den Planunterlagen nicht hervor.

Die Antragstellerin unterstellt den nunmehr vorgelegten Auswirkungsprognosen einen völlig veränderten Flottenmix, der – wie an anderer Stelle ausgeführt wird – unplausibel ist. Sollte es bei dem unterstellten Flottenmix bleiben, so wäre auch im Hinblick auf die enorme Zunahme von Regionaljets aufzuklären, ob die Behauptung der Antragstellerin die Gesamtfunktionalität der Anlage würde gestört, wenn der A340-600 nicht auf der geplanten Landebahn landen würde, hält. Denn würde es zu der unterstellten Zunahme der kleineren Flugzeugtypen kommen, bestünde auf einer gegenüber der geplanten Landebahn verkürzten Landebahn ausreichend Kapazität für die prognostizierten Landungen dieser Regionaljets. Es wären damit ausreichend Slots auf der südlichen Parallelbahn vorhanden, um die dann verbleibenden größeren Flugzeugtypen landen zu lassen.

Die mit Schreiben vom 09.11.2006 vorgelegten Antworten auf den Aufklärungsbedarf des HMWVL belegen nicht den Bedarf einer Bahnlänge von 2.800 m, sondern dass Minimierungspotential.

Die beantragte Landebahnlänge ist nicht zu rechtfertigen. Der Flächenumfang und damit eine Waldrodung werden um viele Hektar geringer ausfallen, wenn eine kürzere Bahn beantragt werden muss. Mit der vereinbarten Aufgabe des Werkes „Ticona“ ist eine

---



Süd-Verschiebung der geplanten Landebahn möglich. Sie würde das Vogelschlagproblem verringern und es verbliebe eine größere nördliche Waldinsel.

Sollte es bei dieser Landebahnlänge bleiben, so ist dies nur damit erklärbar, dass sich die Vorhabensträgerin die Option offen halten will, dass die lediglich durch eine Selbstverpflichtung „verbannten“ Flugzeugtypen MD11, B747 und A380 doch auf der geplanten Landebahn landen sollen. Wie bereits mehrfach erörtert, ist deshalb die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Lärmberechnung, die diese Flugzeugtypen für die berechneten Flugrouten zur geplanten Landebahn nicht berücksichtigt, fehlerhaft. Die Berechnung könnte nur dann zu Grunde gelegt werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss bzw. die Betriebsgenehmigung die Belegung dieser Flugzeugtypen auf der geplanten Landebahn ausschließt.

Das Ergebnis der Vorhabensträgerin erstaunt auch deshalb, weil aus der Tabelle 5.1, B1.1, S. 181, hervorgeht, dass sich für alle anderen Flugzeugtypen die Landestrecken nach ICAO um 50 m verkürzt haben. Beispiele:

	B 1.1 (alt); Tab. 5-1 LDR (wet) in m At ft	B 1.1 (neu); Tab. 5-1 LDR (wet) in m At ft
A 300	1.890	1.840
A 320	1.960	1.910
DC9-50	1.830	1.780

Die Landestrecke für den Flugzeugtyp A340-600, welcher letztendlich für die Berechnung der Landebahnlänge herangezogen wurde, wird in der Tabelle nicht dargestellt. Allerdings wurde auf Seite 180, B1.1 die benötigte Landestrecke bei nasser Bahn mit einer Länge von 2.670 m berechnet. Diese Berechnung ist unverändert aus dem „alten“ Gutachten übernommen worden. Aus der Überschrift in B1.1, S. 177 geht hervor, dass die geplante Landebahnlänge auch nach ICAO berechnet worden sein soll. Welche ICAO-Regularien zugrunde gelegt worden sind, ist unklar. Hier gibt es in B 1.1 keinerlei Hinweis auf ein entsprechendes Regelwerk.

Weshalb bei allen anderen Flugzeugtypen die Berechnung der Landestrecken eine Reduzierung um 50 m ergeben hat, dies jedoch für den A340-600 nicht gelten soll, ist nicht nachvollziehbar und daher klärungsbedürftig. Eine mögliche Verkürzung der geplanten Landebahn um 50 m ist alleine hieraus abzuleiten.

## **V. Keine überwiegenden öffentlichen Interessen am Ausbau des Frankfurter Flughafens**

### **4. Keine überwiegenden öffentlichen Interessen**

Der geplante Ausbau des Flughafens wäre mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen verbunden. Diesen erheblichen Auswirkungen wird von der Antragstellerin und - in der

LEP-Änderung – von der Landesregierung die überwiegenden Interessen am Ausbau des Flughafens gegenüber gestellt. Es bestehe ein dringender Verkehrsbedarf den zunehmenden Luftverkehr am Frankfurter Flughafen abzuwickeln. Grundlage für die Begründung des Verkehrsbedarfs ist das vorgelegte „Luftverkehrsprognosegutachten“ von Intraplan (G8).

Für die Überwindung der gegenläufigen Interessen reicht die Herleitung des Verkehrsbedarfs, wie dies in G8 dargestellt ist, nicht aus.

## **1. Verkehrsbedarf begründet kein öffentliches Interesse**

### **1.1 Die Versorgung der Bundesrepublik Deutschland mit Flughafeninfrastruktur**

Die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere die des Landes Hessen, ist ausreichend mit technischer Infrastruktur im Zusammenhang mit der Möglichkeit zu fliegen, versorgt. Ein öffentliches Interesse an zusätzlichen Flughafenkapazitäten in Hessen aufgrund einer mangelhaften Versorgung der Bevölkerung mit Flughafeninfrastruktur gibt es – entgegen der Darstellung in der LEP-Änderung - nicht.

Der Plangeber selbst führt als „öffentliches Interesse“ die Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur an (vgl. Ziffer IV.9.4 LEP-Änderung, Begründung). Diese zugrundeliegende Vorstellung, dass der Bevölkerung eine ausreichende Versorgung von Infrastruktur durch den Staat zur Verfügung gestellt werden muss, ist Ausfluss des Gemeinwohlgedankens. Der Bevölkerung soll die Möglichkeit eröffnet werden, sich frei zu bewegen und im Rahmen der staatlichen Möglichkeiten ihre Mobilitätsinteressen zu befriedigen. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung, sondern auch im Hinblick auf die Zurverfügungstellung weiterer Infrastruktur, wie z.B. die Versorgung mit Energie und Wasser. Der Staat nimmt hier die Aufgabe der „Daseinsfürsorge“ ein. Liegt einer Planung eine Infrastrukturmaßnahme im Bereich der „Daseinsvorsorge“ zugrunde, können Grundrechtseingriffe gerechtfertigt und es müssen auch andere Belastungen von den Betroffenen hingenommen werden. Eingriffe in Natur und Landschaft, wie z.B. die Zerstörung eines FFH-Gebietes, die Beeinträchtigung und Störung von besonders geschützten Tierarten werden mit solchen Gemeinwohlbelangen gerechtfertigt.

Nach dem im Jahr 2006 vorgelegten „Masterplan“ sieht die Versorgung der Bevölkerung in Deutschland mit Flughafeninfrastruktur wie folgt aus:

„Deutschland verfügt entsprechend der ADV über insgesamt 35 Flugplätze mit Linien- und/oder Ferienflugverkehr. Damit weist Deutschland eine Flughafendichte auf, die ansonsten nur in Ländern gegeben ist, in denen die geografischen Gegebenheiten (Insellage, Gebirge) den Einsatz des Flugzeugs auch auf Kurzstrecken erfordern. Derzeit erreichen 64 % der Einwohner den nächstgelegenen Flughafen innerhalb einer Stunde, 95 % innerhalb von 90 Minuten. Im Rahmen der Diskussion um die erste Ausgabe des Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur haben die Länder nochmals die Bedeutung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland betont: „Die

Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Auffassung, dass sich das dezentrale Flughafensystem in Deutschland mit seinen internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen bewährt hat und auch in Zukunft beibehalten werden sollte (Verkehrsministerkonferenz 6./7. April 2005).

Hieraus geht hervor, dass Deutschland im Vergleich zu anderen Staaten ausgesprochen viele Flugplätze aufweist. Die in dem Zitat angegebenen Zeiten, dass fast jeder innerhalb von 90 Minuten an einem Flughafen sein kann, macht deutlich, dass in Deutschland kein Mangel an Flughafeninfrastruktur besteht. Die Versorgung der Bevölkerung von Deutschland mit einer ausreichenden Flughafeninfrastruktur hätte der Plangeber erkennen müssen. Hiervor hat er jedoch die Augen verschlossen, wenn er als Begründung für die „öffentlichen Interessen“ die Versorgung der Bevölkerung mit einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur anführt.

Gilt dies schon für Deutschland an sich, wird die fehlerhafte Begründung der „öffentlichen Interessen“ für den Ausbau des Frankfurter Flughafens durch die vermeintlich notwendige Versorgung der Bevölkerung mit Flughafenkapazitäten augenscheinlich.

Nach dem DLR Luftverkehrsbericht 2005 hat sich die regionale Herkunft der Flugreisenden zwischen 1998 und 2003 erheblich verändert. Deutlich zu erkennen ist die rückläufige Nachfrage aus der Region Rhein-Main. Hier sowie in Rheinhessen und Hannover sind die stärksten Abnahmen zu verzeichnen. In diesen Regionen wurden über 100.000 Reisende weniger registriert. RegioConsult kommt zu dem Ergebnis, dass dies die zunehmende Konkurrenzsituation, der sich der Frankfurter Flughafen stellen muss, zeige.<sup>44</sup> Dies wiederum lässt darauf schließen, dass eine ausreichende Infrastruktur an Flughäfen vorhanden ist, die im Interesse der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung ausreicht. Dies gilt vor allem für die hessische Bevölkerung, deren überwiegende Mehrheit einen internationalen Flughafen innerhalb einer Stunde bequem mit dem öffentlichen Verkehr erreichen kann. Es besteht auch kein Kapazitätsmangel.

## **1.2 Ableitung des Verkehrsbedarfs für den Frankfurter Flughafen fehlerhaft**

Eine der zentralen Widersprüche der jetzigen Planfeststellungsunterlagen (Offenlage 2007) besteht zwischen den Angaben zum Flottenmix, die einerseits im Prognosegutachten und andererseits bei den Auswirkungsprognosen eingestellt wurden. Bisher wurde von der Antragstellerin immer wieder behauptet, dass die in Zukunft zum Einsatz kommenden Flugzeugtypen immer größer werden. Dies sei mit der Zunahme des Interkontinentalverkehrs zu erklären. Dies gilt insbesondere für die FFA-Studie (1999), mit der die Kapazität der verschiedenen Varianten ermittelt wurde. Dort wurde eine Zunahme der schweren Flugzeuge (heavys) von „derzeit 26,0 %“ auf künftig 37 % prognostiziert.<sup>45</sup> Hieran hat sich auch im neuen G8 nichts geändert. So ist z.B.

---

<sup>44</sup> RegioConsult, April 2007, S. 44.

<sup>45</sup> FAA (1999): Untersuchung über die derzeitige und künftige Kapazität des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt am Main, im Auftrag der Flughafen Frankfurt Main AG. Für den bestehenden Flughafen wurde dort ein Stundeneckwert von 96 Flugbewegungen bei unverändertem und von 88 Flugbewegungen für den künftigen

aus Tab. 6-2, S. 161, G8, zu entnehmen, dass die Anzahl Passagiere pro Flugbewegung in Frankfurt am Main bezogen auf alle Flüge 126 und bezogen auf Passagierflüge 135 sein sollen. Die Gutachter stellen fest:

„Bei beiden Szenarien wurde eine gegenüber heute **stark steigende Flugzeuggröße** ermittelt. Der Wert von durchschnittlich 116 Passagieren je Passagier-Flugbewegung im Jahre 2004 steigt auf 135 oder um 16 % im Planungsfall an.“

Weiter führen die Gutachter aus, dass im Passagierverkehr das Durchschnittsgewicht der Flugzeuge (durchschnittliche MTOW/Flug) von 110,4 t auf 127 t, das heißt um 16 % zunehme. Ein Teil des Passagierwachstums werde also durch die Erhöhung der Anzahl der Flugzeuggröße erreicht (G8, S. 165).

Im scharfen Widerspruch hierzu stehen die Annahmen der Auswirkungsprognosen. Bei ihnen wird unterstellt, dass der Anteil kleinerer Flugzeuge von 2006 (19 % aller FB; 102.000 von 530.000 FB/a) bis 2020 (27 % aller FB; 190.000 von 701.000 FB/a) zunimmt (vgl. hierzu die Ausführungen im Kapitel zu den Planungsgrundlagen). **Diese widersprüchlichen Planungsgrundlagen führen zu unlösbaren Konflikten. Denn entweder wurden eine falsche Luftverkehrsprognose oder falsche Auswirkungsprognosen den Planungen zugrunde gelegt. In beiden Fällen wird es unumgänglich sein, diese Widersprüche der Planung aufzulösen und neue Planfeststellungsunterlagen vorzulegen.**

Sollte es zu der unterstellten Zunahme der Kleinflugzeuge kommen, schließt sich die Frage an, ob der Einsatz von Kleinflugzeugen mit der Funktion des Frankfurter Flughafens als internationales Drehkreuz und damit einem der zentralen Planungsziele (Stärkung der Hub-Funktion) in Einklang zu bringen ist. Rechtlich entscheidend ist für die Bedarfsfeststellung für den Ausbau eines internationalen Flughafens nicht nur, dass es einen irgendwie gearteten Bedarf gibt. Vielmehr muss geprüft werden, ob ein verkehrsfunktional-qualitativer Bedarf jeweils konkret für den jeweiligen Flughafen vorliegt.

„Der Bedarf - ...- kann nicht unabhängig von der spezifischen Funktion des konkreten Verkehrsvorhabens qualifiziert werden. Es geht nicht allein um die Beantwortung der Frage, ob überhaupt bzw. wann ein Bedarf auftreten wird, den das Vorhaben befriedigen kann. Vielmehr ist zu prüfen, ob die Befriedigung des geltend gemachten Bedarfs gerade der spezifischen Verkehrsfunktion des betreffenden Flughafens und seiner Stellung im Luftverkehrsnetz gerecht wird. Nur insoweit kann die Befriedigung des Bedarfs auch im öffentlichen Verkehrsinteresse liegen.“<sup>46</sup>

Zu Recht kommen Kupfer/Wurster zu dem Ergebnis, dass bei einem internationalen Verkehrsflughafen, der die Aufgabe eines Drehkreuzes für den interkontinentalen Anteil

---

Flottenmix mit einem höheren Anteil schwerer Maschinen bestimmt, wenn ein „Präzisionsanflugradar“ eingesetzt wird.

<sup>46</sup> Kupfer/Wurster, Die Verwaltung 2007, S. 272

wahrnimmt und in einem Ballungsraum liegt, kein öffentliches Verkehrsinteresse besteht, wenn dort versucht wird, einen maximalen Anteil am reinen Inlandsverkehr an sich zu ziehen.<sup>47</sup>

Die Planfeststellungsbehörde wird zu prüfen haben, ob mit dem unterstellten Einsatz an Fluggerät überhaupt die Anzahl der prognostizierten Passagier- und Frachtaufkommen bewältigt werden kann. Dies muss bezweifelt werden, da zum einen vermehrt Fluggerät mit lediglich bis zu 100 Sitzplätzen zum Einsatz kommen soll und zum anderen gerade bei solchen Kleinflugzeugen der Auslastungsgrad äußerst gering ist. Es ist nach dem bisherigen Stand der Erkenntnisse nicht davon auszugehen, dass mit dem unterstellten Flottenmix, das prognostizierte Aufkommen abgewickelt werden kann.

Weiterhin wird die Planfeststellungsbehörde aufzuklären haben, ob der von der Antragstellerin geltend gemachte Ausbaubedarf mit der spezifischen Verkehrsfunktion in Einklang zu bringen ist.

Besondere rechtliche Bedeutung erhält dieser ungeklärte Sachverhalt vor allem deswegen, weil damit die zentralen Planungsgrundlagen ad absurdum geführt werden. Wenn der größte deutsche Flughafen deswegen ausgebaut werden soll, weil vermehrt kleine Flugzeuge zum Einsatz kommen sollen, sind gegenläufigen öffentlichen und privaten Interessen am Lärm- und Luftreinhalterschutz (Art. 2 GG), am Eigentumsschutz (Art. 14 GG) und am Umweltschutz (Art. 20a GG) nicht zu überwinden.

Die Gutachter von RegioConsult führen zu Recht aus, dass mit den Kleinflugzeugen wertvolle Slots an geringwertige Verbindungen vergeben werden. Diese Slots stehen dann für hochwertigere Verbindungen nicht mehr zur Verfügung.<sup>48</sup> „Überwiegende öffentliche Interessen“ an einem Ausbau des Flughafens können jedoch nicht begründet werden, wenn die zur Verfügung stehenden Slots nicht zur Befriedung der Funktion des Flughafens genutzt werden.

Die Vorhabensträgerin und die Landesregierung führen als Argument für einen Verkehrsbedarf, der befriedigt werden soll, an, dass die Slotnachfrage für den Frankfurter Flughafen nicht befriedigt werden kann. In dem Abwägungsprotokoll zur LEP-Änderung wird ausgeführt, dass der Bedarf sich daran nachweisen lässt. Derzeit würden in Spitzenzeiten bis zu 110 Slotanfragen vorliegen. Es könnten jedoch nur 80 Flugbewegungen pro Stunde in der Zeit von 14 – 22 Uhr erlaubt werden.<sup>49</sup> Die Slotnachfragen würden nicht nur von der Lufthansa gestellt werden, sondern auch von anderen Luftverkehrsgesellschaften.

Zum einen muss festgestellt werden, dass in gewissen Zeiträumen auch in Frankfurt noch freie Slots verfügbar sind. Zum anderen stimmt nicht, dass die Grenze der Kapazität bei 80 Flugbewegungen pro Stunde liegt. Mittlerweile geht selbst die Antragstellerin von 86 Flugbewegungen im Planungsnullfall aus, was wiederum von der

---

<sup>47</sup> Kupfer/Wurster, Die Verwaltung 2007, S. 272

<sup>48</sup> RegioConsult, April 2007, S. 123

<sup>49</sup> Abwägungsprotokoll, LEP-Änderung, ReferenzNr. 1.8.1.-26 oder auch: 1.6.3-27; 1.8.2-53; 3.1-37

DFS als machbar bestätigt wird.<sup>50</sup>

Des Weiteren bedeutet nicht jede Slotanfrage auch gleichzeitig, dass diejenigen die eine Anfrage gestellt haben, einen Bedarf für eine entsprechende Flugbewegung aufgrund einer aktuellen Verkehrsnachfrage haben. Vielmehr werden Anfragen von Luftverkehrsgesellschaften gestellt, um sich Slots „zu sichern“ und nicht um einen aktuellen Bedarf zu befriedigen. Häufig werden von unterschiedlichen Luftverkehrsgesellschaften zu gleichen Relationen Anfragen gestellt. Dies deutet darauf hin, dass hier ausschließlich wirtschaftliche bzw. konkurrenzbedingte Slotanfragen gestellt werden. Vor allem aber kann sich die Begründung für einen Verkehrsbedarf nicht anhand der Slotnutzung bzw. Slotnachfrage richten. Das derzeitige Regelungsregime und die derzeitige Handhabung für die Slotvergabe, bedingen eine uneffiziente Nutzung der Slots.<sup>51</sup> Dies spiegelt sich schon darin wieder, dass trotz des von der Antragstellerin immer wieder verlautbarten Engpasses an dem Frankfurter Flughafen, der Auslastungsfaktor der Flugzeuge nicht gestiegen ist. Tatsächlich betrug die Anzahl der Passagiere im Jahr 2001 118 und ist nach einem Rückgang auf 115 in den Jahren 2002 und 2003 seit 2004 bis 2006 konstant bei 117 Passagieren im Charter- und Linienverkehr geblieben.<sup>52</sup>

Die Antragstellerin als Betreiberin des Flughafens Frankfurt hätte die Pflicht dafür Sorge zu tragen, dass die vorhandenen Start- und Landekapazitäten effektiv genutzt werden.<sup>53</sup> Solange dies nicht erfolgt und hierdurch die Kapazität eines koordinierten Flughafens „vergeudet“ wird, ist ein Ausbau, der wiederum in grundrechtlich geschützte Rechtspositionen bzw. gegen zwingendes Naturschutzrecht eingreifen will, nicht zulässig.

### 1.3 Verkehrsbedarf auf dem bestehenden Bahnsystem zu befriedigen

<sup>50</sup> Der Kapazitätseckwert des Planungsnullfalls von 86 FB/h beruht auf der Annahme, dass das „Stufenprogramm 80+“ mit seinen fünf verschiedenen Komponenten zur Anwendung kommen kann. Da verschiedene Komponenten z.T. erst nach dem Abschluss der FFA- Untersuchung versuchsweise begonnen wurden, spricht vieles dafür, dass das „Stufenprogramm 80+“ von FAA nicht vollständig berücksichtigt wurde. Den Planfeststellungsunterlagen kann man nicht entnehmen, ob sich der Eckwert 86 FB/h auf den heutigen oder den künftigen Flottenmix bezieht. Der Unterschied ist u.U. beachtlich. FAA prognostiziert allein für die Verwendung eines verbesserten Radarsystems eine Steigerung auf einen Eckwert von 96 FB/h für den heutigen und von 88 FB/h für den künftigen Flottenmix. Damit wäre die Kapazität des Frankfurter Bahnsystems in jedem Fall höher als von Fraport angegeben. – Im EÖT- zum ROV hatte die DFS geschätzt, dass der Eckwert des bestehenden Bahnsystems ggf. auf bis zu 90 FB/a angehoben werden kann. – Fraport selbst sah im Mai 2005 noch Kapazitätsreserven im bestehenden Bahnsystem bis 2009:

[http://www.fraport.de/cms/presse/dok/214/214793.fraport\\_ag\\_klarheit\\_erschafft\\_mehr\\_plan.htm](http://www.fraport.de/cms/presse/dok/214/214793.fraport_ag_klarheit_erschafft_mehr_plan.htm)

“Fraport AG: „Klarheit verschafft mehr Planungs- und Investitionssicherheit“ 25.05.2004 (65/04)

**FRA/dw – Der von der Landesregierung genannte Zeitplan .... für den Flughafenausbau verschafft nach Auffassung der Fraport AG „Klarheit über den Fortgang des größten hessischen Investitionsvorhabens der kommenden Jahre“. Ein Sprecher des Unternehmens erklärte am Dienstag, rund zwei Jahre nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sei mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn zu rechnen. Die von der Genehmigungsbehörde gesetzte zeitliche Vorgabe erhöhe die Planungs- und Investitionssicherheit. Bis dahin könne das zu erwartende Wachstum mit den bestehenden Kapazitäten bewältigt werden“.** (Hervorhebung im Original nicht vorhanden.)

<sup>51</sup> vgl. hierzu: RegioConsult, April 2007, S. 12ff.

<sup>52</sup> RegioConsult, April 2007, S. 14 (Fn. 30)

<sup>53</sup> RegioConsult, April 2007, S. 14

Wie auch an anderen Stellen noch auszuführen sein wird, wurde nicht die planbare Kapazität des bestehenden Bahnsystems für das Jahr 2020 prognostiziert. Vielmehr wurde die angegebene Flugbewegungsanzahl von 520.000 von der Antragstellerin gesetzt. Wie bereits im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren nachgewiesen werden konnte, ist die planbare Kapazität für das bestehende Bahnsystem ca. 570.000 Flugbewegungen.<sup>54</sup>

Entgegen den seit Jahren von der Antragstellerin immer wieder propagierten Kapazitätsgrenzen des bestehenden Bahnsystems, liegen diese – bis zu 520.000 Flugbewegungen nach eigenen Angaben der Fraport AG und bis zu 570.000 planbare Flugbewegungen (siehe Kapitel zu den Planungsgrundlagen) – nicht vor. Es fragt sich, inwieweit dieser mögliche Zuwachs an Flugbewegungen das Wachstumspotenzial an Passagieren und Fracht aufnehmen kann. Geht man davon aus, dass das Passagierwachstum aufgrund von überhöhten Prognosen in G8 nicht in der Art und Weise steigen wird, wie es in G8 prognostiziert wird, wäre ein Wachstum am Frankfurter Flughafen auch in Zukunft möglich.

RegioConsult kommt in seinem Gutachten für die ZRM, April 2007, zu dem Ergebnis, dass die prognostizierte Passagierzahl zu hoch sei. Dies wird wie folgt begründet:

- Die Angaben zur Steigerung des BiP sind überzeichnet. Die von Intraplan in G8 (alt) angenommene Schlüsselfunktion für die Generierung des Wachstums der Luftverkehrsnachfrage konnte nicht bestätigt werden. Die Einkommen stagnieren seit einiger Zeit, für einige Bevölkerungsgruppen sind sogar deutliche Einkommenseinbußen festzustellen. Die Massenkaufkraft sinkt.
- Die von Intraplan unterstellten Wachstumsimpulse aus dem Tourismus finden nicht statt. Weder aus den Auswertungen des Yearbook of tourism noch aus den Berichten der Forschungsgesellschaft Umwelt und Reisen (FUR) lassen sich relevante Wachstumseffekte ablesen.
- Die reale Entwicklung der Luftverkehrspreise wird von Intraplan ignoriert. In G8 (neu) wird weiterhin von einer Konstanz ausgegangen, obwohl durch das Statistische Bundesamt seit 2000 Preissteigerungen von etwa 30 % festgestellt wurden.
- Auch die zunehmende Konkurrenz durch das LCC-Angebot sowie durch den Ausbau benachbarter Hubflughäfen wird in der Modellierung und damit in der Auswirkung für Frankfurt erzielbare Luftverkehrsaufkommen deutlich unterbewertet. Dies trifft vor allem auf die unzureichende Berücksichtigung der konkreten Flughafenaus- bzw. Flughafenneubauplanungen in Dubai zu.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> Vgl. hierzu die im Erörterungstermin von der ZRM vorgelegte und vorgetragene Simulation für den Planungsnullfall; vgl. hierzu: RegioConsult, April 2007, S. 11 mit Verweis auf DLR, die eine Kapazität von 573.000 auf Basis des abgestimmten Koordinationseckwertes unter Berücksichtigung von Betriebsbeschränkungen und Lärmkontingentierungen angeben.

<sup>55</sup> RegioConsult, April 2007, S. 106

Wie wenig überzeugend die Annahmen von Intraplan sind belegt ein Blick in die Tagespresse der letzten Monate, z. B. der FAZ vom 23.03.2006<sup>56</sup>:

„Europas zweitgrößte Fluggesellschaft Lufthansa rechnet mit weiterhin steigenden Treibstoffkosten und erwartet deshalb 2006 allenfalls einen geringen Gewinnanstieg. Zugleich verstärkt die Fluggesellschaft ihren Kampf gegen die Billigflieger.“

Zu ähnlichen Ergebnissen war bereits ein Gutachten von fdc, Faulenbach da Costa gekommen, welches in Zusammenhang mit dem Ausbau des Münchener Flughafens erstellt worden ist. Auch bei diesem Ausbauprojekt hat Intraplan eine Luftverkehrsprognose für das Raumordnungsverfahren erstellt. In dem Gutachten von fdc wird zusammenfassend festgestellt:

- Das Prognosemodell ist weder nachvollziehbar noch sind seine Ergebnisse vollends überprüfbar.
- Der im Gutachten offenbar unterstellte Trend, dass sich das deutsche Luftverkehrsaufkommen auf wenige große Flughäfen konzentrieren wird und die anderen deutschen Flughäfen mit deutlichen Markt- und Aufkommensverlusten rechnen müssten, widerspricht den Tatsachen. Feststellbar ist eine Zunahme von Punkt- zu-Punkt Verkehren – national und international. Im Gegensatz zu den zwei großen deutschen Flughäfen München und Frankfurt steigt der Sitzladefaktor auf den restlichen Flughäfen deutlich stärker an. In der Konsequenz wird dies zu Verlusten von Marktanteilen bei den großen Hub-Flughäfen München und Frankfurt führen und nicht, wie in der Luftverkehrsprognose unterstellt, zu Gewinnen.
- Im weltweiten Luftverkehr beträgt der Anteil des Transferaufkommens am Gesamtaufkommen rund 20 bis 22 %. Dies entspricht auch dem Anteil im deutschen Luftverkehrsaufkommen. Wegen der Zunahme der Punkt-zu-Punkt Verbindungen ist nicht mit einer Steigerung zu rechnen. Die Luftverkehrsprognose unterstellt insoweit unzutreffend gegenteilige Effekte.
- Unter Berücksichtigung dieser Trends und der Konkurrenzsituation innerhalb der "Star Alliance", z. B. mit dem Flughafen Zürich, ist das prognostizierte Aufkommen deutlich zu hoch. Dies gilt auch für das Frachtaufkommen.

Einzelne Aspekte, die in G8 unzutreffend in die Prognose eingestellt worden sind, werden im Folgenden näher ausgeführt. Auf die inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Aspekten wird auf die zitierten Gutachten von RegioConsult und fdc verwiesen.

---

56

<http://www.faz.net/s/RubC8BA5576CDEE4A05AF8DFEC92E288D64/Doc~E7DD7EAFB3DB44060A91DABEB8588073E~ATpl~Ecommon~Scontent.html>



- **Rohölpreise und deren Auswirkung auf die Flugtickets**

Die Annahmen der Luftverkehrsprognose zu den Rohölpreisen und ihrer Auswirkung auf die Flugtickets sind unzutreffend (G8, S. 109).<sup>57</sup> Um eine kontinuierlich steigende Nachfrage nach Flügen bis 2020 begründen zu können, geht die Luftverkehrsprognose von Intraplan zum einen davon aus, dass sich die Rohölpreise auf dem Niveau des Jahres 2004 einpendeln werden. Zum anderen sollen die Rohölpreise ohnehin nur geringen Einfluss auf die Luftverkehrspreise haben. Beide Annahmen sind falsch:

Im Jahr 2004 wurde das Barrel Rohöl für durchschnittlich 50 USD gehandelt. Zwischenzeitlich (August 2006) wird ein Preis von durchschnittlich 70 USD angesetzt. Somit ist der Preis für das Barrel Rohöl in einer Zeitspanne von nur 2 Jahren um 40 % (!) gestiegen. Mit einem Absinken auf 50 USD und weniger dürfte auch mittelfristig kaum zu rechnen sein. Im Gegenteil: Erdölkonzerne gehen teilweise sogar von einer Verdreifachung des Erdölpreises in den nächsten Jahren aus (vgl. SPIEGEL-Online vom 13.09.2005: "Schrumpfende Reserven: Ölkonzern mahnt zum Energiesparen"). Um jedoch den prognostizierten Durchschnittswert noch zu erreichen, müsste aber der Rohölpreis innerhalb der nächsten 14 Jahre deutlich unter die Durchschnittsmarke fallen.

Der Rohölpreis hat selbstverständlich auch Auswirkung auf die Höhe des Flugpreises im Passagierverkehr. Zuletzt erhöhten die Fluglinien Air France und KLM ihren Kerosin-Zuschlag wegen des weiterhin hohen Öl-Preises (vgl. dpa v. 08.08.2006: "Air France und KLM erhöhen Preise"). Die Lufthansa erhebt nach wie vor einen Kerosin-Zuschlag auf Flüge innerhalb Deutschlands. Gleiches gilt für den Frachtverkehr. So hat sich die DHL wegen der steigenden Öl-Preise dazu entschieden, grundsätzlich einen Kerosin-Zuschlag bei der Luftpost zu erheben. Die Höhe des Zuschlags wird monatlich neu berechnet.

Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass in dem Gutachten auch keine Veränderung der Mehrwertsteuer (ab 2007 um 3 % höher als bisher) berücksichtigt wurde, die für den innerdeutschen Zubringerverkehr eine Rolle spielt.

Die Auffassung von Intraplan, die Höhe des Ölpreises habe keinerlei Auswirkungen auf die Flugpreise, ist somit nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil, es muss von steigenden Preisen und in der Folge von einer verringerten Nachfrage ausgegangen werden.

- **Zu hohes Wirtschaftswachstum unterstellt**

Das zur Begründung einer steigenden Nachfrage von Intraplan in der Luftverkehrsprognose unterstellte Wirtschaftswachstum in Deutschland bis 2020 von 2 % pro Jahr ist bei weitem zu hoch. Die Annahme eines durchschnittlichen Wirtschaftswachstums von 2 % bis 2020 ist nicht gerechtfertigt. Mit Blick auf die

---

<sup>57</sup> Vgl. hierzu auch: RegioConsult, April 2007, S. 67ff.

vergangenen Jahre ist festzuhalten, dass seit 1993 lediglich 4 Mal ein Wachstum von 2 % erreicht wurde (1996, 2001, 2002, 2003). Das zu hoch angesetzte Wirtschaftswachstum in der Prognose der Intraplan begründet erhebliche Zweifel an den Wachstumsprognosen für den Luftverkehr.

#### ▪ **Sonstige preissteigernde Faktoren**

Die Gutachter der Luftverkehrsprognose blenden in sachlich unzutreffender Weise sonstige preissteigernde Faktoren systematisch aus, um die von ihnen erhofften Wachstumsraten beim Luftverkehr der nächsten Jahre nicht zu gefährden. Insbesondere wurden folgende weitere preissteigernde Faktoren nicht berücksichtigt:

- Möglicher Abbau steuerlicher Vergünstigungen für den Luftverkehr durch Erhebung einer Mineralölsteuer auf Kerosin auch für die gewerbliche Luftfahrt (so genannte "Kerosin-Steuer", vgl. Mitteilung der Kommission, Besteuerung von Flugkraftstoff, KOM (2000) 110 endg. v. 02.03.2000).
- Mögliche Ausdehnung des Emissionshandels auf den Luftverkehr (vgl. dazu Sieberg, Emissionshandel im Luftverkehr, NVwZ 2006, 141 m. w. Nw. in Fn. 10).
- Ohnehin unterstellen die Gutachter der Intraplan ein ungehemmtes Wachstum, ohne auf etwaige Krisenszenarien (wie z. B. im Zuge der Terroranschläge des 11.09.2001) oder Ähnliches einzugehen. Ob allerdings vor dem Hintergrund des Klimawandels und der zunehmenden Notwendigkeit zur Einsparung von Energie ausgerechnet der Luftverkehr in den nächsten Jahren einem unbeschränkten Wachstum unterliegt, erscheint mehr als zweifelhaft.

#### ▪ **Demografischer Wandel**

Nur unzureichend ermittelt und bewertet wurden zudem die Folgen des demografischen Wandels in der Gesellschaft. Die stagnierende Bevölkerungsentwicklung in Deutschland und der ab 2020 prognostizierte stete Bevölkerungsrückgang werden zwar im Gutachten der Fa. Intraplan erwähnt. Welche konkreten Auswirkungen dies auf die Prognose der Fluggastzahlen haben soll und wie diese Auswirkungen berücksichtigt wurden, lässt das Gutachten jedoch offen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Folgen des demografischen Wandels in der Gesellschaft insgesamt unzureichend ermittelt und infolgedessen fehlerhaft bewertet wurden.

„Generell gilt, dass die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Seniorentourismus mit großen Unsicherheiten behaftet ist. Während Anzahl sowie relatives Gewicht der Senioren innerhalb der Bevölkerungsstruktur für die nächsten Dekaden mit relativer Sicherheit antizipiert werden können, herrscht

Unklarheit darüber, ob und wie sich das Reiseverhalten der älteren Bevölkerung in Zukunft im Konkreten verändern wird.“<sup>58</sup>

#### ▪ **Einkommensverhältnisse der Bevölkerung**

Unterstellt es käme zu einem Wirtschaftswachstum bedeutet dies noch nicht, dass die Bevölkerung auch in Zukunft die für Flugreisen notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung hat. Denn immer stärker belasten die privaten Haushalte Ausgaben des Alltags. Nicht nur, dass die Lebenshaltungskosten immer teurer werden, auch die Kosten für die Ausbildung von Kindern, die Gesundheitskosten und die private Rentenvorsorge bilden immer größere Faktoren bei den Ausgaben, so dass weniger Geld für Reisen zur Verfügung stehen wird.

#### ▪ **Luftverkehrsabkommen mit den USA**

Im neuen Planungsfall 2020 wird von einem noch höheren Anteil von Umsteigeverkehren ausgegangen: dieser Anteil explodiert förmlich von 36,9 Mio. auf 45,8 Mio. Fluggäste um fast 25%. Dieser große Bedarf war schon im Vergleich Prognosenullfall und Planungsfall 2015 nicht nachvollziehbar und geht im Hinblick auf die künftige Entwicklung im Flugverkehr sogar in die falsche Richtung. So haben sich jüngst die EU-Staaten auf ein Luftverkehrsabkommen mit den USA verständigt, das am 30. März 2008 in Kraft treten wird. Das Abkommen bedeutet, dass künftig von allen Punkten aus in Europa alle Punkte in den USA angeflogen werden können. Davon profitieren werden in Deutschland Großflughäfen wie Hamburg, Köln-Bonn oder Berlin zu Lasten der Hubs Frankfurt oder München. Sie „bedienen“ Ballungszentren mit entsprechendem Hinterland, so dass sich genügend Passagiere für Linienflüge im Langstreckenverkehr finden. Jeder wird den Direktflug dem unkomfortablen und zeitaufwendigen Umsteigezwang bei den Hubs vorziehen, deren Bedeutung eher sinken als zunehmen wird. (Quelle: Stellungnahme der Fraktion der Grünen vom 23.03.07 für die Regionalversammlung Südhessen und Darmstädte Echo vom 23.03.07). Lufthansa erweitert deshalb konsequent die Direktflüge innerhalb Europas:

„Neue Europa-Verbindungen auch außerhalb der Drehkreuze

Kunden profitieren im kommenden Winter an allen größeren deutschen Lufthansa-Flughäfen von neuen Verbindungen. Der Flugplan ab Hamburg weist gleich fünf neue Europa-Ziele aus, die auch für Privatreisende sehr attraktiv sind: .... „Beim Ausbau unserer Europa-Strecken entsprechen wir den Wünschen unserer Kunden und verstärken unser dichtes europäisches Netz nicht nur von unseren Drehkreuzen Frankfurt und München, sondern auch von unseren anderen deutschen Flughäfen“, erklärt Dr. Holger Häty. „Flugzeit und Abflughöhe sind wichtige Entscheidungskriterien bei der Reiseplanung unserer Kunden.“<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Stellungnahme der IHK Arbeitsgemeinschaft Hessen zum Antrag der Fraktionen der CDU, der SPD, BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN und der FDP betreffend Einsetzung einer Enquetekommission „Demographischer Wandel v. 24.02.06– Herausforderung an die Landespolitik“ - Drucksache 16/305 [http://www.frankfurt-main.ihk.de/ag/pdf/strukturpolitik/060224\\_Demographie\\_Stellungnahme.pdf](http://www.frankfurt-main.ihk.de/ag/pdf/strukturpolitik/060224_Demographie_Stellungnahme.pdf)

<sup>59</sup> Lufthansa PM (12.10.06): <http://konzern.lufthansa.com/de/html/presse/pressemeldungen/?c=nachrichten/app/show/de/2006/10/1285/HOM&s=0>

- **Rückholeffekte sind nicht nachvollziehbar dargelegt**

Die auf Seite 133, G8, beschriebenen Rückholeffekte sind nicht nachvollziehbar. Bereits der Begriff ist suggestiv, denn es wird nichts zurückgeholt, was schon einmal in Frankfurt war. Was der Gutachter prognostiziert, sind Erfolge im Konkurrenzkampf mit anderen Anbietern. Nach der Inbetriebnahme der Bahn soll das Wachstum vor allem durch die sog. „Rückholeffekte“ geprägt sein. Die Gutachter unterstellen, dass bereits verlagerte Flugbewegungen von Luftverkehrsgesellschaften auf den Frankfurter Flughafen „zurückgeholt werden“. Wenn der Bedarf jedoch bereits durch die Nutzung vorhandener Flughafeninfrastruktur gedeckt werden kann, besteht kein „öffentliches Interesse“ an der Rückholung solcher Flugbewegungen auf den Frankfurter Flughafen. Diese rein „wirtschaftlichen Interessen“ dürfen nicht Grundlage für die Rechtfertigung für den Flughafenausbau werden.

Die Gutachter stellen Prämissen für die „Rückholeffekte“ ein, die reine Spekulationen sind und hierdurch völlig ungeeignet für eine Prognose erscheinen. Es wird unterstellt, dass es zu einer Angebotserweiterung der LH unter Inkaufnahme eines eingeschränkten Wachstums an anderen europäischen Standorten gibt. Diese Prämisse wird von den eigenen Gutachten von Intraplan zu anderen Flughafenstandorten widerlegt. So unterstellt Intraplan in der Luftverkehrsprognose für die Erweiterung des Münchener Flughafens, dass die LH an diesem Standort kräftig wächst. Dass dies nicht unwahrscheinlich ist, zeigen die Investitionen der letzten Jahre der LH in München und die rigorose Ausweitung des Angebots dort. Auch die Entwicklung in Hamburg („Multihubbing“), wie sie zutreffend von RegioConsult, S. 55, beschrieben wird, zeigt, dass hier massiv nicht nur in andere Standorte investiert wird, sondern auch die etablierten Strukturen verändert werden, um der Entwicklung im Luftverkehr Rechnung zu tragen. Sollte es in diesem Bereich zu Rückholeffekten kommen können, wären diese marginal. Da Intraplan jedoch keine Zahlen nennt, wie groß der Rückholeffekt eigentlich sein soll, lässt sich nicht nachvollziehen, wie diese Entwicklungen berücksichtigt wurden.

Als weitere Prämisse wird die Angebotserweiterung anderer Luftverkehrsgesellschaften genannt. Da Lufthansa Hauptkunde in Frankfurt ist und einen großen Anteil an Aktien bei der Fraport AG hält, ist es unwahrscheinlich, dass hier ein „offener Markt“ entsteht. Selbst wenn dies unterstellt wird, fragt sich, in welchem Marktsegment andere Luftverkehrsgesellschaften eine Chance hätten, sich in Frankfurt zu etablieren. Diese Rahmenbedingungen hätten von den Gutachtern beschrieben und bewertet werden müssen, um nachvollziehen zu können, ob und wenn ja, wo solche Potentiale für den Flughafen in Frankfurt liegen. Da auch hierzu keinerlei Angaben gemacht werden, ist die reine Behauptung der Gutachter als Spekulation zurückzuweisen.

Völlig abwegig erscheint die Prämisse, dass sich am Frankfurter Flughafen Low-Cost-Carrier ansiedeln werden. Bei der vorhandenen Preisstruktur ist dies nicht vorstellbar. Außerdem stellt sich für diesen Standort im verschärften Maße die Frage, ob in einem Ballungsraum mit den hier bestehenden Konflikten, Flugverkehr durch ein Billigflugsegment abgedeckt werden darf.

Alles in allem sind uns die Gutachter Erklärungen für die Rückholeffekte schuldig geblieben. Solange hier keine Zahlen genannt werden, bleibt dieser Effekt eine „Black Box“.

- **Verlagerungsmöglichkeiten auf den HGV**

G8 nimmt auf Seite 116 Stellung zu der landseitigen Verkehrsinfrastruktur. Die zugrunde gelegten Reisezeiten wurden zum vorherigen G8 wesentlich geändert, um nicht zu sagen, verkürzt (siehe auch Kapitel zur landseitigen Verkehrsanbindung). Erstaunlich ist jedoch, dass im gesamten G8 nicht erkennbar ist, ob und wenn ja, welche Effekte dies auf die Verkehrsmittel- und die Flughafenwahl hat. Es wäre zu erwarten gewesen, dass auf Relationen mit erheblichen Reiseverkürzungen auch entsprechend hohe Effekte bezüglich der Verlagerung zugunsten des HGV-Netzes in (Mittel-)Europa auftreten. Es ist im G8 jedoch nicht erkennbar, ob diese Verlagerungseffekte berücksichtigt wurden. Es deutet aber vieles darauf hin, dass den verkürzten Reisezeiten und dem verbesserten HGV-Angebot keinerlei Bedeutung beigemessen worden ist. Im Gegenteil: Offenbar generieren die Gutachter sogar auf diesen Strecken mehr Flugverbindungen. Dem muss widersprochen werden. RegioConsult kommt zu folgendem Ergebnis:<sup>60</sup>

„Für den Prognosenullfall geht G8 von 1,1 Mio. Fluggästen aus, die die Bahn abzieht sowie von 1,8 Mio. Passagieren, die u.a. mit ausbleibendem Luftzubringer (Wandlung zum Originärverkehr) erklärt werden (Intermodalität). Wie hoch aber insgesamt die Verlagerung auf den HGV ausfällt, wird nicht dokumentiert (Abb. 4-13). Im Planfall soll dann die Intermodalität auf nur noch 0,6 Mio. Passagiere sinken, während der Abzug durch die Bahn mit 1 Mio. Passagieren angegeben wird (Abb. 4-9). Die Abzugseffekte der Bahn werden im Prognosenullfall wie im Planfall fast gleich hoch eingeschätzt. Das bedeutet, dass der Ausbau des europäischen HGV-Netzes in der Prognose nicht berücksichtigt wird. Es ist offensichtlich, dass die Verlagerung auf den HGV in der Prognose erheblich unterschätzt wird. Dadurch kommt die Prognose für den Planfall zu überhöhten Werten.

Die Intermodalität sinkt im Planfall sogar um 1,2 Mio. Fluggäste pro Jahr. Das würde bedeuten, dass die Kapazität der vierten Bahn für Flugrelationen genutzt würde, für die bereits ein entsprechendes Angebot im HGV zur Verfügung steht.“

Es kann nicht im öffentlichen Interesse liegen, dass die Wirtschaftlichkeit eines bestehenden Verkehrsträgers, der mit öffentlichen Geldern errichtet worden ist und sich ebenfalls mit der Begründung eines öffentlichen Interesses gegen andere Belange durchgesetzt hat, wirtschaftlich zu schwächen. Hinsichtlich der Bahn wäre dies auch umweltpolitisch nicht sinnvoll.

- **Zwischenergebnis**

Das unterstellte Wachstumsszenario basiert auf Annahmen, die ein ungehindertes Luftverkehrswachstum voraussetzen. Die von Intraplan getroffenen Annahmen sind nicht schlüssig.

---

<sup>60</sup> RegioConsult, April 2007, S. 94ff.

## 1.4 Szenario unter anderen Annahmen

RegioConsult hat eine Abschätzung des Fluggastaufkommens für das Jahr 2020 vorgenommen. Dabei wurden neue Erkenntnisse der einzelnen Annahmen (Verlagerung zu HGV; Konkurrenzsituation anderer Flughäfen, etc.) der Abschätzung zugrunde gelegt. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2020 mit 71,5 Mio. Fluggästen auf dem Frankfurter Flughafen zu rechnen ist. Hierfür seien 526.000 Flugbewegungen notwendig, sofern die Besetzung pro Flug auf 136 Passagiere gesteigert werden kann, was den Annahmen von G8 neu entspreche.<sup>61</sup> Dieses Fluggastaufkommen könnte auch ohne einen Ausbau auf dem Flughafen abgewickelt werden.

Weiterhin stellen die Gutachter fest, dass Frankfurt seine Funktion als Hubflughafen auch ohne vierte Bahn wahrnehmen könne. Frankfurt sei und bliebe der zentrale Hub in Deutschland und wichtigster Flughafen im Interkontinentalverkehr. Es sei kein Funktionswandel erkennbar. Die Zahl der Passagiere im Interkontinentalverkehr konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden. So habe das Interkontinentalaufkommen seit 2002 von 17,132 Mio. bis 2006 auf fast 20,567 Mio. Passagiere pro Jahr zugenommen.

Aufgrund der polyzentrischen Struktur in der Bundesrepublik seien zukünftig geringe Verluste in bestimmten Segmenten zu erwarten. Hierbei handele es sich um den innerdeutschen Verkehr im LCC-Bereich an Köln/Bonn und an andere Flughäfen, wie München, Berlin und Leipzig wegen deren Besonderheiten (Hub, Fracht, ...).

Diese Verluste können jedoch in Frankfurt mit höherwertigen Verkehren kompensiert werden. Ein weiteres Wachstum (Anzahl der beförderten Passagiere) sei in Frankfurt auch ohne wesentliche Steigerung der Flugbewegungen möglich. Dies vor allem durch größeres Fluggerät und durch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, so dass Slots für Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden können.

Damit wäre dem Bedarf an Infrastruktur in vollem Umfang Rechnung getragen. Ein Ausbau des Frankfurter Flughafens würde die Überkapazitäten noch steigern und lediglich die privatwirtschaftliche Konkurrenzsituation verschärfen bzw. dem wirtschaftlichen Interesse der Antragstellerin dienen.

## 2. Keine Bedarfsplanung für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur

Weder das Flughafenkonzept der Bundesregierung noch der Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur können das „öffentliche Interesse“ an dem Vorhaben begründen.

---

<sup>61</sup> RegioConsult, April 2007, S. 129

## 2.1 Flughafenkonzept der Bundesregierung

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom August 2000 rechtfertigt das Vorhaben weder im Hinblick auf eine raumordnerische Entscheidung zugunsten einer neuen Landebahn im Kelsterbacher Wald noch stellt es eine Grundlage für die fachplanerische Planrechtfertigung oder eine Begründung für ein „öffentliches Interesse“ am Ausbau des Flughafens dar.

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung stellt keinen verbindlichen Flughafenentwicklungsplan – vergleichbar dem Bundesverkehrswegeplan für Bundesfernstraßen – dar, der ein ausgefeiltes Bewertungsverfahren von Ausbauprojekten unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltungsstrategie sowie der Folgen auf Mensch, Natur und Umwelt beinhaltet und der eine Reihenfolge und Priorität eventueller Ausbauplanungen vorsieht. Mangels Verbindlichkeit des Flughafenkonzepts ist der rechtliche Schluss, dass das Vorhaben dem „öffentlichen Interesse“ dient, nicht zulässig. In der Sache stellt das Flughafenkonzept der Bundesregierung auch lediglich eine Zusammenstellung der Wünsche und Absichten von Flughafenbetreibern und Bundesländern dar.

Das Flughafenkonzept taugt aber auch nicht darüber hinaus als Entscheidungsgrundlage:

Zum einen fehlt die verbindliche Festlegung von Umweltzielen. Weder beim Klimaschutz noch beim Lärm, noch bei sonstigen Umweltbelastungen des Flughafenumlands enthält das Flughafenkonzept der Bundesregierung Zielvorgaben.

Zum anderen werden wirtschaftliche Impulse, insbesondere die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Flughäfen bewusst überschätzt. Es wurden Hochrechnungen, die für den Frankfurter Flughafen erstellt wurden, einfach auf andere Flughäfen übertragen und damit gänzlich überzeichnet.

Schließlich fehlt es an einem Gesamtszenario, das die Auswirkungen von Verlagerungen von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, von Effizienzsteigerungen (z. B. durch die Kooperation von Flughäfen) und von Vermeidungsmaßnahmen, die politisch angestrebt werden, flughafenbezogen ermittelt.

Auch die politische Aufwertung durch die Aufnahme in den Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung ist nicht geeignet, das öffentliche Interesse am Flughafenbau zu begründen. Hierzu fehlt die demokratische Legitimation durch ein gesetzlich vorgesehenes Verfahren, wie es etwa beim Bundesverkehrswegeplan der Fall ist, welcher durch das Fernstraßenausbaugesetz seine gesetzliche Grundlage erhält.

Die Einleitung eines solchen Verfahrens soll offensichtlich im Jahr 2007 erfolgen. Es ist unwahrscheinlich, dass es bis Ende 2007 zum Abschluss kommt. Erst wenn dieses Verfahren zu Ende geführt worden ist, kann möglicherweise, je nach Rechtsstatus einer solchen Entscheidung, ein „öffentliches Interesse“ daraus abgeleitet werden.

## **2.2 Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland**

Mittlerweile versucht die „Initiative Luftverkehr“ weiter ihren im Jahr 2004 vorgestellten Masterplan in der Öffentlichkeit so zu präsentieren, als sei dies die einzige Möglichkeit in Deutschland den Luftverkehr zukunftsfähig zu gestalten und weiter zu entwickeln. Tatsächlich handelt es sich bei der Initiative Luftverkehr um eine Lobbyvereinigung, die privatwirtschaftliche Ziele verfolgt. Die enge Verquickung mit der Politik ist bedauerlich, ändert aber nichts am Sachverhalt. Dass der Masterplan nicht die beste oder gar die einzige Möglichkeit ist, das Mobilitätsbedürfnis zu erfüllen, wird im Folgenden dargelegt:

In der Initiative haben sich die Flughafenbetreibergesellschaften und die großen Luftfahrtgesellschaften zusammengeschlossen und ein an ihren betriebswirtschaftlichen Wachstumsinteressen ausgerichtetes Positionspapier vorgelegt. Eine nachhaltige Gestaltungsstrategie der Verkehrsentwicklung in Deutschland enthält der "Masterplan" nicht einmal für die Luftfahrt, so dass er aus diesem Grund auch nicht zur Planrechtfertigung herangezogen werden kann.

Entsprechend haben die Verkehrsminister der Länder auf ihrer Konferenz am 06./07.04.2005 im "Masterplan" auch lediglich "einen wichtigen Beitrag für die Luftfahrtpolitik in Deutschland" gesehen. Sie haben jedoch nicht erklärt, dass dieser Plan übernommen oder überhaupt verwirklicht werden soll.

Sollte auf der Grundlage der dann aktuellen Version des Masterplans ein Flughafenkonzept der Bundesregierung ausgearbeitet werden, wird dies erstmals die zur Integration der Ziele und Inhalte der "Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung", die im Jahr 2002 vom Bundeskabinett beschlossen wurde, führen.

In der "Nachhaltigkeitsstrategie" wird festgestellt, dass die bisherigen technischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen zu einer Mobilität der Gesellschaft geführt haben, die mit einer Reihe unerwünschter Folgen verbunden sind (Unfälle mit Toten und Verletzten, hoher Flächenverbrauch, umwelt- und gesundheitsschädliche Beeinträchtigungen durch CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionen). Aus diesem Grund soll auf eine nachhaltige Raumentwicklung hingewirkt werden, indem u. a. insbesondere die Prinzipien der Verkehrsvermeidung (Entlastung durch Steigerung der Effizienz), Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Nutzung von Synergieeffekten und verbesserte vernetzte Planung, Einsatz verbesserter Technologien zur Reduktion von Umweltbelastungen umgesetzt werden sollen.

## **3. Ermittlungsdefizite und Methodenkritik**

Das Gutachten G8 wurde neu erstellt. Es handelt sich nicht um eine Aktualisierung. Die Behauptung auf dem Deckblatt, es handele sich lediglich um eine Aktualisierung des ursprünglich vorgelegten Luftverkehrsprognosegutachtens vom 30.07.2004 ist unzutreffend. Von einer Aktualisierung kann man nur sprechen, wenn lediglich die Eingangsdaten aktualisiert worden wären. Wie der Gutachter selbst beschreibt, wurden jedoch nicht nur Aktualisierungen bei den eingegebenen Daten vorgenommen, sondern



auch Bewertungen geändert. Aufgabe eines Gutachters ist die

- die sachgerechte Auswahl der Eingangsgrößen,
- die Bestimmung der Gewichtungen oder Bewertungsfaktoren und
- die Wahl der angemessenen Methode (Verrechnungsvorschriften).

Werden die Gewichtungen bzw. Bewertungsfaktoren oder die Verrechnungsvorschriften geändert, liegt keine Aktualisierung eines vorhandenen Gutachtens, sondern ein methodisch neues Gutachten vor.

Das neue Gutachten weicht entsprechend vom früheren ab. Es wurden nicht nur Zahlen oder Textstellen aktualisiert, sondern ein völlig neues Gutachten vorgelegt. Das neue Gutachten

- ist deutlich kürzer als das frühere und
- hat eine vollständig neues Inhalts- und Abbildungsverzeichnis.

Änderungen gegenüber der Luftverkehrsprognose aus der Offenlage 2005 konnten nicht kenntlich gemacht werden, denn es wurde am Gutachten nichts geändert, sondern ein völlig neues Gutachten vorgelegt.

Aufgrund der neuen Luftverkehrsprognose ergibt sich in vielen Punkten ein Aufklärungsbedarf zu Fragestellungen, die im bisherigen Planfeststellungsverfahren und insbesondere in dem bereits durchgeführten Erörterungstermin noch keine Rolle gespielt haben. Es ist daher zwingend notwendig, einen neuen Erörterungstermin durchzuführen, um das neu vorgelegte Prognosegutachten zusammen mit den Einwänden zu erörtern. Es steht zu befürchten, dass hinsichtlich einiger „Stellschrauben“ eine Bewertung durch die Gutachter bzw. deren Auftraggeber vorgenommen worden ist, die zu den gewünschten Ergebnissen führen sollte. Mit einer ordnungsgemäßen methodischen Ableitung einer Prognose hätte dies dann nichts mehr zu tun.

Bereits auf den ersten Blick ergeben sich erhebliche Zweifel an der Richtigkeit der, der Luftverkehrsprognose, zu Grunde liegenden Annahmen. Diese wurden ganz offensichtlich in einer Art und Weise "gegriffen", die das von der Antragstellerin gewünschte Ergebnis begründen sollen. Zudem weist die Methode der Prognose erhebliche Fehler auf.

Die Gutachter der Intraplan missachten die Grundregel jeder gutachterlichen Prognose, in dem sie in wesentlichen Punkten auf eigene, öffentlich nicht zugängliche Daten zurückgreifen. Damit wurde das Transparenzgebot verletzt. Eine Prognose, die nicht nachvollziehbar ist, ist für eine Abwägungsentscheidung aber nicht verwertbar. Sie kann auch nicht gerichtlich überprüft werden. Die Planfeststellungsbehörde kann sich keine Meinung bilden, ob das Gutachten G8 in methodisch einwandfreier Weise unter Zugrundelegung der neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse erstellt worden ist. Es gibt ausreichend Anhaltspunkte, die behördlicherseits die Plausibilitätsprüfung der Eingabedaten zwingend erforderlich machen.

Weder im Anhörungsbericht noch in den Aufklärungsschreiben gibt es bisher Anhaltspunkte, dass sich behördlicherseits für das zugrundeliegende Datenmaterial interessiert. Offensichtlich ist man der Auffassung, dass es ausreiche eine neue Prognose zu fordern. Methodisch scheinen keine Bedenken gegen die Luftverkehrsprognose zu bestehen. Dies ist aus der Sicht der Mandanten nicht nachvollziehbar, da durch mehrere gutachterliche Stellungnahmen nachgewiesen worden ist, dass sowohl der bisherigen als auch der nunmehr vorliegenden Prognose erhebliche methodische Mängel zugrunde liegen.

Das Bundesverwaltungsgericht führt in seiner Entscheidung zur Westumfahrung Halle (BVerwG, U. v. 17.01.2007, 9 A 20.05, Rdnr. 132) aus, dass die Gemeinwohlbelange, die dort vom Vorhabensträger für das Vorhaben ins Feld geführt worden sind, nicht das ihnen an sich innewohnende Gewicht haben, falls der Vorwurf des klagenden Naturschutzverbandes zuträfe, dass ein Ausbau – selbst bei der Anwendung der Prognosemaßstäbe des Vorhabensträgers - nicht erforderlich wäre. In dem entschiedenen Fall wurde der Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig erklärt und die Behörde zur Nachbesserung verpflichtet. Der Kläger hatte mit einem eigenen Gutachten dargelegt, dass der Straßenneubau nicht erforderlich sei. Dem war die beklagte Behörde nicht entgegen getreten. Sie hatten nicht einmal das vollständige Datenmaterial zur Verfügung gestellt, um nachzuweisen, dass der prognostizierte Bedarf besteht. Das Bundesverwaltungsgericht verleiht den in der gesetzlichen Bedarfsfestlegung enthaltenen Projekten einen besonderen Stellenwert. Jedoch vermag dieser nicht automatisch die überwiegenden Gründe der öffentlichen Interessen zur Überwindung des Art. 6 IV FFH-RL zu begründen. Da es, wie bereits in dieser Einwendung gezeigt wurde, solche gesetzlichen Bedarfsfestlegungen für die Flughafeninfrastruktur nicht gibt, muss bei Flughafenprojekten, das öffentliche Interesse an einem Bedarf per se erst einmal begründet werden. Einen besonderen Stellenwert, der die Naturschutzbelange „einfach so“ zu überwinden vermag, stellt damit eine steigende Verkehrsnachfrage noch nicht dar.

Bestimmte Gründe können, so das Bundesverwaltungsgericht, dazu führen, dass bei einer Gesamtbetrachtung diese Belange ein solches Gewicht gewinnen, dass der Habitatschutz kein unüberwindbares Zulassungshindernis darstellen muss (Rdnr. 137). Allerdings stellt das Gericht hohe Hürden für die Begründung auf:

**„Um dieses Niveau zu erreichen, müssen sich die auf prognostische, vom Kläger unter fachlichen Gesichtspunkten substantiiert in Zweifel gezogene Annahmen zurückgreifenden Ziele der Verkehrsplanung allerdings hinsichtlich ihrer Prognosebasis als hinreichend schlüssig und nachvollziehbar erweisen.“**

Die dem G8 zugrundeliegenden Annahmen sind weder schlüssig noch nachvollziehbar. Sie sind vielmehr Inhalt einer „Black Box“. Ebenso wie in dem entschiedenen Sachverhalt zur Westumfahrung Halle werden den Einwendern bzw. deren Gutachtern die Quell-Ziel-Matrix und andere Grundannahmen des Gutachtens nicht zur Verfügung gestellt. Die Vorhabensträger hatten argumentiert, dass angesichts der Komplexität einer Verkehrsuntersuchung es fachlich untunlich sei, das

gesamte Gutachten Dritten zu überlassen. Dies lässt das Bundesverwaltungsgericht offensichtlich nicht gelten (Rdnr. 138).

Es fehlt die Angabe der Quell-Ziel-Matrix. Ohne diese ist das Gutachten G8 nicht nachprüfbar bzw. weder schlüssig noch nachvollziehbar. Es wird daher beantragt

**die diesem Gutachten zugrundeliegende Quell-Ziel-Matrix sowie weitere Daten und Ergebnisse – endlich – offen zu legen.**

Soweit die Gutachter der Intraplan darauf hinweisen, dass sie als Grundlage ihres Prognosemodells auf Passagierbefragungen verschiedener Flughäfen zurückgegriffen haben, bilden diese jedoch die aktuelle Luftverkehrsentwicklung und Passagiernachfrage nicht mehr ab.

Gleiches gilt für die Verfügbarkeit der Verkehrsmatrix als Grundlage des Prognosemodells. Derzeit verfügbar ist lediglich eine Verkehrsmatrix von 1998. Die Gutachter verwenden jedoch offenbar eine eigene Verkehrsmatrix 2003/2004, die nicht veröffentlicht ist und sich daher einer fachlichen Prüfung entzieht. Es bleibt im Dunkeln, wie aus zurückliegenden Passagierbefragungen auf die künftige Entwicklung des Low Cost Verkehrs prognostiziert werden kann. Auch die Gutachter können etwaige Auswirkungen des Low Cost Verkehrs nicht quantifizieren.

Festzuhalten ist ferner, dass die Gutachter die Validität ihrer Prognose offenbar nicht überprüft haben. Lediglich pauschal wird auf Konkurrenzsituationen, Allianzbildungen, Preisentwicklung, Wirtschaftswachstum, sozioökonomische und soziodemographische Entwicklungen, Ausbauvorhaben anderer Verkehrsträger und Wahlverhalten potenzieller Passagiere hingewiesen.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Gutachter einerseits Gesamtprognosen für die Entwicklung des deutschen Luftverkehrsaufkommens, andererseits Prognosen für bestimmte Flughafenbetreiber erstellt haben. Die dabei erzielten Prognoseergebnisse lassen sich nicht in Übereinstimmung bringen. Der BUND-Bundesverband hat versucht, sowohl bei dem Bundesministerium für Verkehr als auch bei der Initiative Flugverkehr das gesamtdeutsche Prognosegutachten zur Einsicht zu erhalten. Obwohl der „Masterplan“ zum Beleg für einige Aussagen auf dieses gesamtdeutsche Prognosegutachten verweist, wird die Herausgabe verweigert. Offensichtlich bestehen von Seiten der Initiatoren Probleme mit der Transparenz von zugrundeliegenden Gutachten.

Es wird beantragt,

**das Prognosegutachten „Gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose 2006, Intraplan Consult“ diesem Planfeststellungsverfahren hinzuzuziehen.**

#### **4. Flächenbedarf für die geplante Erweiterung im Südbereich**

Die Erweiterung über den derzeitigen Flughafenzaun hinaus ist insbesondere im angrenzenden Südbereich (Mark- und Gundwald) auch aus Immissionsgründen für die Einwender in Mörfelden-Walldorf nicht zu rechtfertigen. Die Anhörungsbehörde hatte eine Alternativenprüfung für alle beantragten Maßnahmen im Anhörungsbericht gefordert.

„Im Hinblick auf den variantenunabhängigen Ausbaubereich sollten bezogen auf den Begriff des Erfordernisses auch Überlegungen zur Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme, zur Dimensionierung und zu Alternativen angestellt werden.“ (Anhörungsbericht, S. 1330).

Zwar hat die Antragstellerin eine Reduzierung der Fläche vorgenommen. Jedoch lassen die jetzt vorgelegten Unterlagen wiederum jegliche Auseinandersetzung über den Bedarf, die Dimensionierung und über Alternativen vermissen. Die Reduzierung der Fläche durch die Antragstellerin ist nicht etwa ein Ergebnis einer Überprüfung, sondern zeigt nur, dass die Antragstellerin in den ursprünglichen Planfeststellungsantrag ohne den Nachweis eines Bedarfs Nutzungen in die Planung eingestellt hatte. Aus diesem Grund sind auch die jetzt eingestellten Nutzungen wieder nicht am Bedarf orientiert bzw. lassen eine Auseinandersetzung mit Alternativen für diese Nutzungen nicht erkennen.

Wenn die ONB in ihrer Stellungnahme vom 30.03.2007, S. 16, eine Überprüfung fordert

„.... inwieweit ggfs. durch eine andere Anordnung der einzelnen Vorhabensteile innerhalb des variantenunabhängigen Bereichs im Süden durch eine Inanspruchnahme von Flächen südlich der Cargo-City-Süd außerhalb von FFH- und Vogelschutzgebieten ggfs. Beeinträchtigungen vermieden werden können.“

zielt dies in die richtige Richtung, um Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete zu vermeiden. Jedoch hätte die Antragstellerin ebenfalls aufgefordert werden müssen, den Bedarf für die Nutzungen darzulegen und Alternativen zu prüfen.

In den Planfeststellungsunterlagen wird in Planteil B 4.1 und in Planteil B 4.2 der Flächenbedarf für die Hochbauten dargestellt. In B 4.2 S. 21 wird beschrieben, dass die Flächenbilanzen in Kapitel 2 sich ausschließlich „auf das für den Flughafen Frankfurt Main definierte Flughafengelände“ beziehen. Die Flächenbilanzen würden damit alle für den Betrieb des Flughafens und die flughafenbezogenen Aufgaben benötigten Flächen umfassen (siehe Fußnote 1 auf Seite 21, B4.2). Ungeklärt bleibt, wie das Flughafengelände „definiert“ wird und von wem. In Kapitel 2 wird bereits der Planfall 2020 beschrieben. Es dürfte jedoch unstreitig sein, dass alles, was über den derzeitigen Flughafenzaun hinausgeht, nicht dem Flughafengelände zuzuordnen ist.

Die mit dem CCT-Urteil des BVerwG vom 07.12.06 (4 C 16.04) aufgestellten Maßstäbe hat die Antragstellerin offenbar noch nicht beachtet.

Wenn alle Flächen umfasst sein sollen, die den Betrieb des Flughafens und/oder flughafenbezogene Aufgaben betreffen, so müsste das Gelände von Gateway Gardens mit in die Flächenbilanzen aufgenommen werden. Denn die bislang auf dem

Flughafengelände vorhandene Nutzung z.B. der Fa. LSG Sky wird sich auf dem Gelände von Gateway Gardens ansiedeln. Unbestrittermaßen handelt es sich bei der Versorgung der Flugzeuge mit Verpflegung um eine flughafenbezogene Aufgabe.

In die Flächenbilanzen hätten daher auch die Flächen rund um den Frankfurter Flughafen einbezogen werden müssen, die durch die Vorhabensträgerin genutzt werden können bzw. deren Eigentümerin sie bereits ist oder absehbar ist, dass sie es wird (Mönchhofgelände, Ticono-Gelände). Hierdurch wäre deutlich geworden, dass zahlreiche Nutzungen auf diese Flächen verlagert werden können, ohne dass es einer Erweiterung nach Süden in das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald bedarf.

#### 4.1 Flächenbedarf<sup>62</sup>

Die Vorhabensträgerin hat den Flächenbedarf ihres Antrags gegenüber der ersten Offenlage um 21 ha reduziert. Die einzelnen Flächennutzungen hat sie zwischen der ersten und zweiten Offenlage jedoch sehr unterschiedlich verändert. Abnahmen von insg. 41 ha, die sich wie folgt verteilen

- |                                 |                |
|---------------------------------|----------------|
| ➤ Flugbetriebsfläche            | minus 13 ha,   |
| ➤ sonstige gewerblichen Flächen | minus 9 ha     |
| ➤ Flugzeugserviceflächen        | minus 7 ha,    |
| ➤ sonstige Betriebsflächen      | minus 7 ha und |
| ➤ landseitigen Verkehrsflächen  | minus 5 ha     |

stehen Flächenausweitungen von 20 ha gegenüber, die sich wie folgt verteilen

- |   |            |
|---|------------|
| ➤ Luftfrachtflächen                     | plus 10 ha |
| ➤ Fläche f. Passagier- u. Gepäckanlagen | plus 8 ha  |
| ➤ Grünflächen                           | plus 2 ha  |

Beim Flächenvergleich ist zu beachten, dass die Reduktion der landseitigen Verkehrsflächen offenbar ausschließlich durch eine andere rechtliche Zuordnung der Fläche westlich des Fernbahnhofs erfolgt. Das hier auch weiterhin geplante Parkhaus für das AirRail Center wird nun dem Planungsnullfall zugeordnet. Diese Vorgehensweise ist unzulässig. Die Fläche ist weiterhin Bannwald und durch den Planfeststellungsbeschluss für die ICE-Strecke als Kompensationsfläche rechtlich festgelegt. Sie steht weder im Planungsnullfall noch im Planungsfall für andere Nutzungen zur Verfügung. Das Parkhaus westlich des Fernbahnhofs ist andererseits unverzichtbarer Bestandteil des Stellplatznachweises. Dies ist bei der Planung der Stellplatzflächen für den Planungsfall zu beachten.

---

<sup>62</sup> B4.2, S.23-24

## 4.2 Flugbetriebsflächen

Die Vorhabensträgerin hat die Flugbetriebsflächen gegenüber der ersten Offenlage um 13 ha verringert. Woraus die Flächenreduktion resultiert, ist nicht erkennbar.

Die Planung ist immer noch überdimensioniert. Dies gilt u.a. für die Flugzeugpositionen. Es bleibt unklar, ob die Planung der Flugbetriebsflächen auf den Flottenmix, der in der Luftverkehrsprognose „ermittelt“ wurde, oder auf die Annahmen zum Flottenmix der Auswirkungsprognosen ausgerichtet wurde. Weiter besteht innerhalb der Planung noch ein großer Spielraum, weil am Terminal 3 leicht kleinere in größere Positionen umgewandelt werden können. Dies gilt insbesondere für die Außenpositionen an den Fingern des T3. Außerdem kann die Positionsreserve in Höhe von drei Positionen entfallen.

Die Zahl der Positionen wurde von der ersten und zweiten Offenlage um eine Position von 220 auf 219 reduziert (B 1.1, S. 135). Die Herleitung des Positionsbedarfs weist allerdings nur 216 Positionen aus. Den Mehrbedarf von drei Positionen begründet die Vorhabensträgerin mit der Notwendigkeit einer Positionsreserve von 1,5 % um den typischen Spitzentag abwickeln zu können<sup>63</sup>. Die Positionsreserve wurde von der ersten zur zweiten Offenlegung, ohne dass hieraus Probleme resultieren, bereits um 8,5 % reduziert<sup>64</sup>. Den Unterlage ist nicht zu entnehmen, welche Positionen als Reservepositionen vorgehalten werden. Aus diesem Grund wird hier die Vorhaltung von drei P6 Positionen unterstellt. Die Planung der Positionsreserve wird nicht begründet. Sie ist ohne Begründung aber unzulässig. Es besteht Optimierungsbedarf, zumal für den Ausbau geschützte Bereiche beansprucht werden sollen.

Die Fläche der Flugzeugpositionen ist für den Planungsfall 2020 nicht angegeben, hat sich aber nach der folgenden Überschlagsrechnung um ca. 10 ha (von ca. 80 ha auf ca. 90 ha) erhöht. Wegen der Planung von mehr Positionen für große Flugzeuge (z.B. 38 statt 31 P6-Flächen für den Flugzeugtyp A380, aber nur noch 61 statt 68 P5-Flächen für die B747 u.a.) steigt der Flächenbedarf für die Flugzeugpositionen von der ersten zur zweiten Offenlage brutto um rund 10 ha (ca. 80 ha zu ca. 90 ha). Die Veränderungen sollen ausschließlich auf der bestehenden Flughafenfläche erfolgen. Anzahl und Fläche der Flugzeugpositionen im neuen Südbereich bleiben unverändert.

Fläche der Flugzeugpositionen 2020: Überschlagsrechnung<sup>65</sup>

Flugzeugtyp	Fläche je Position in qm	Zahl der Positionen in 2020	Gesamtfläche der Flugzeugpositionen in ha
<b>P2</b>	1.024	17	1,74
<b>P3</b>	1.786	38	6,79

<sup>63</sup> B11, S. 8

<sup>64</sup> B11, S. 8

<sup>65</sup> B11, S. 8 Werte für die Jahre 2005 und 2020 aus B4.2 (12.1.2007) 2.Offenlage Planfeststellung; S.23-24

<b>P4</b>	2.784	25	6,96
<b>P5</b>	4.940	101	49,89
<b>P6</b>	6.500	38	24,70
<b>Summe P1 bis P6</b>		219	90,08

Die Passagierpositionen für P 2 (von 3 m auf 4,5 m) und P3 (von 4,5 m auf 7,5 m) sind proportional wesentlich breiter geworden (S. 144, 145). Nach Angaben der Antragstellerin basiert diese Berechnung auf ICAO, Annex 14 (2004), Kap. 3.13.6. Da die Flugzeuge nicht breiter geworden sind, ist nicht erklärbar, weshalb die Sicherheitsabstände gerade bei den kleinen Positionen eine solche Verbreiterung erfahren haben. Dies ist erklärungsbedürftig, da hierdurch ein Flächenmehrbedarf errechnet wird, der nicht plausibel erscheint.

### 4.3 Frachtflächenprognose

Der Zuwachs an Flächenbedarf und die Zuordnung der Bereiche für Frachtflächen ist nicht plausibel. Der prognostizierte Frachtflächenbedarf ist vom Prognosezeitpunkt 2015 zum Prognosezeitpunkt 2020 um 10 ha angestiegen. Der Frachtdurchsatz je Hektar ist ebenfalls gestiegen.

Frachtflächenprognose<sup>66, 67</sup>

<b>Jahr</b>	<b>Frachtmenge Mio t/a</b>	<b>Frachtfläche ha</b>	<b>Frachtmege Mio t/a x ha</b>
<b>Basisjahr 2000</b>	1,730	125	0,0138
<b>Basisjahr 2005</b>	1,991	118	0,0169
<b>Prognosejahr 2015</b>	2,840	128	0,0222
<b>Prognosejahr 2020</b>	3,160	138	0,0229

Der Bedarf der Luftfrachtfläche hängt wesentlich vom Bebauungsgrad und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Luftfrachtfläche selbst ab. Den Unterlagen der Vorhabensträgerin zum ROV zur Flughafenerweiterung sind wesentliche Unterschiede im Ist-Bestand zu entnehmen.

Frachtflächenleistung des Frankfurter Flughafens<sup>68</sup>

<sup>66</sup> Werte für die Jahre 2000 und 2015 aus B4.2 (1.9.2004) 1.Offenlage Planfeststellung, S. 23-24

<sup>67</sup> Werte für die Jahre 2005 und 2020 aus B4.2 (12.1.2007) 2.Offenlage Planfeststellung; S.23-24

<sup>68</sup> Werte für die Jahre 2000 und 2015 aus ROV-Offenlage Ba, S. 38 und Bc, 36

Frachtfläche	Frachtmenge Mio t/a	Frachtfläche ha	Bebauungsfaktor in % der Betriebsfläche	Frachtmenge Mio. t/a x ha
<b>CCN 2000</b>	1,158	51,0	36	0,0227
<b>CCS 2000</b>	0,416	18,8	43	0,0221
<b>CCN 2015</b>	1,726	50,0	44	0,0345
<b>CCS 2015</b>	1,018	51,8	36	0,0197

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten abweichende Zahlen. Die grundsätzlichen Abhängigkeiten bleiben aber erhalten. Da kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der prognostizierten Luftfrachtmenge und dem Flächenbedarf existiert, ist der Umfang der Planung für die Luftfrachtflächen nicht begründet.

#### Frachtflächenleistung des Frankfurter Flughafens<sup>69</sup>

Frachtfläche	Frachtmenge Mio t/a	Frachtfläche ha	Bebauungsfaktor in % der Betriebsfläche	Frachtmenge Mio. t/a x ha
CCN 2005	1,241	45,6	35,3	0,0272
CCS 2005	0,622	23,0 <sup>70</sup>	37,4	0,0270
CCN 2020	1,913	46,6	47,6	0,0411
CCS 2020	1,175	47,6	39,8	0,0247

Es ist nicht erkennbar, warum die Flächenleistung im Bereich der CCS nicht der Leistung der CCN angenähert werden kann. Insbesondere ist aufzuklären, warum

- die bebaute Fläche in der CCS um ca. 8 % je Hektar hinter der CCN zurückbleiben soll und
- warum die Frachtflächenleistung der CCS um ca. 40 % hinter der Leistung der CCN zurückbleibt.

Die Vorhabensträgerin beschreibt diese gravierende Unterschiede selbst, wenn sie eine Flächenproduktivität bezogen auf die Gebäudegrundfläche von

- CCN 2005 7,5 t/m<sup>2</sup>
- CCS 2005 5,7 t/m<sup>2</sup>
- CCN 2020 8,4 t/m<sup>2</sup>
- CCS 2020 6,2 t/m<sup>2</sup>

benennt.

Die Vorhabensträgerin kann für die drastische Zunahme der Frachtflächen keine überwiegenden Gründe des Gemeinwohls anführen, denn die Flächenproduktivität der

<sup>69</sup> Werte für die Jahre 2005 und 2020 aus B4.2 (12.1.2007) 2. Offenlage Planfeststellung; S.68ff.

<sup>70</sup> Nettowert: 26,7 ha gesamt -3,7 ha unbebaut= 23 ha bebaut,0



CCS soll in 2020 immer noch 17,5 % (6,2 t/m<sup>2</sup> zu 7,5 t/m<sup>2</sup>) geringer sein als sie es heute schon in der CCN ist. Die Planung ist vor allem auch deshalb nicht hinnehmbar, weil die Flächenproduktivität bezogen auf die Fläche, die insgesamt in Anspruch genommen werden soll, in der CCS im Planungsfall 2020 sogar noch gegenüber dem Ist-Bestand um ca. 10 % zurückgehen soll (CCS 2005 => 0,0270 Mio. t/a x ha zu CCS 2020 => 0,0247 Mio. t/a x ha). Statt flächensparend zu planen und das Integritätsinteresse der Natura 2000-Gebiete, hier des FFH-Gebietes Mark- und Gundwaldes, zu achten, betreibt die Vorhabensträgerin eine klar erkennbare Vorratsplanung.

#### 4.4 Passagieranlagen Nord

Die Antragstellerin belässt es bei der Darstellung auf Seite 31, B4.2 der Passagieranlagen Nord im 1. Absatz bei dem alten Text und stellt fest, dass das Potenzial des Bereichs der Passagieranlagen Nord fast vollständig erschöpft sei. Das Potenzial ist jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft, wie die Planungen der Antragstellerin im Zusammenhang mit der Umgestaltung des A-Hofes zeigen. Dies wird dann auch im nächsten Absatz beschrieben, so dass die Aussage des ersten Absatzes ad absurdum geführt wird. Denn gerade durch diese Maßnahmen werden die Abfertigungskapazitäten der Passagieranlagen Nord erhöht. Es soll das Vorfeld erweitert und ein neuer Flugsteig gebaut werden. Hierdurch wird die Abfertigungskapazität des Terminals 1 wesentlich erhöht, wodurch der Bedarf für das geplante Terminal 3 nicht mehr begründbar ist.

#### 4.5 Wartungsanlagen

Die Einwender konnten offenbar nachweisen, dass es keinen weiteren Wartungsbedarf auf dem Frankfurter Flughafen gibt. Der Umfang der Wartungsanlagen wurde im Vergleich zur ursprünglichen Planung erheblich reduziert. Erstaunlich ist dies deshalb, weil die Antragstellerin immer von einem prognostizierten Bedarf ausgegangen war. Weshalb es diesen Bedarf nun nicht mehr geben soll, wird nicht erläutert. Dies belegt wiederum, dass der vorher angeblich vorhandene Bedarf zu keinem Zeitpunkt der Planung auf einer nachvollziehbaren, schlüssigen Prognose basiert hat. Ein den Anforderungen im A380-Verfahren genügender Bedarfsnachweis liegt deshalb auch der nunmehr vorgelegten Planung nicht zugrunde.

Das Werftvorfeld Süd wird neu gestaltet (B1.1, S. 139; B4.1, S. 29). Weshalb eine Fläche vorgehalten werden soll, die zur Bereitstellung von Luftfahrzeugen dienen soll, welche zur Wartung vorgesehen sind, wird nicht erläutert. Soweit ersichtlich ist nach dem bisher von der Vorhabensträgerin vorgetragenen Wartungskonzepten eine solche Fläche nicht notwendig. Offenbar wird die aufgrund der nicht mehr benötigten Simulationsanlage frei werdende Fläche ohne weiteren Bedarfsnachweis der Wartung zugeschlagen. Auf eine solche Art und Weise mit einer Fläche umzugehen, die anderweitig genutzt werden könnte, ist in Anbetracht der weiterhin geplanten Eingriffe in den südlich angrenzenden Waldbestand, nicht zulässig.

#### 4.6 Terminal 3

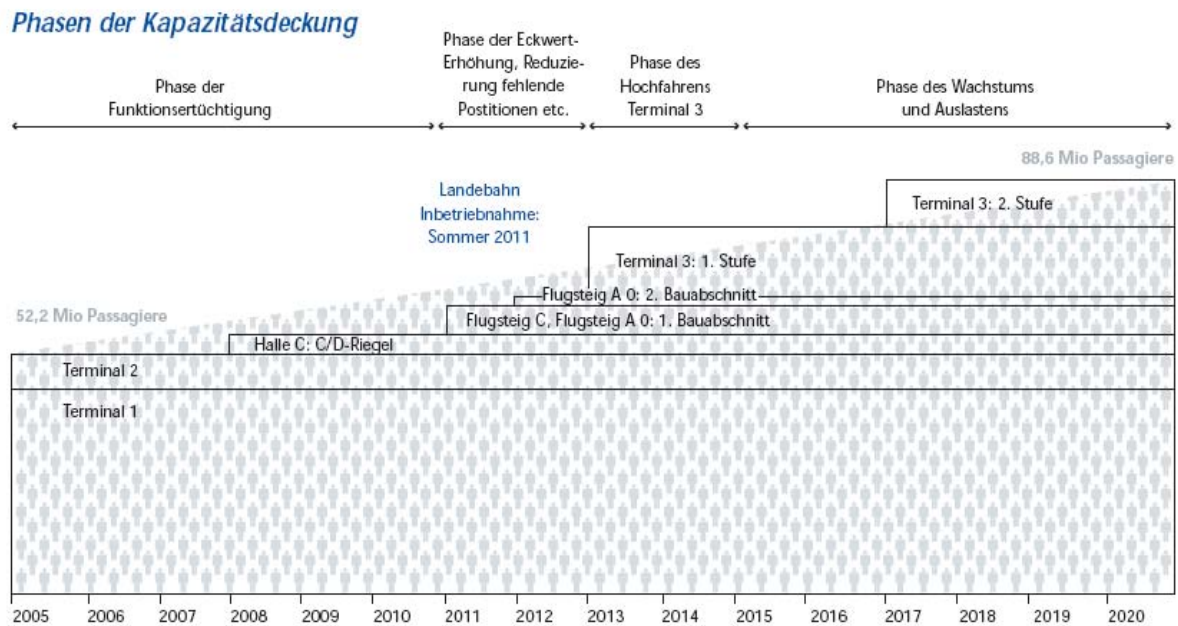
Der Bedarf und die Dimensionierung für das Terminal 3 wird von der Antragstellerin nicht begründet. Weshalb es zu einem **Flächenmehrbedarf von immerhin 24.200 m<sup>3</sup>** kommt, wird in B4.2, S. 63, nicht erläutert, sondern einfach festgelegt. Die

Flächenangabe bezieht sich nach Darstellung der Antragstellerin ausschließlich auf das Terminalgebäude (ohne Flugsteige). Die Erweiterung der Fläche ist vor allem auch deshalb unplausibel, weil die ursprünglich in die Planung eingestellte Fläche Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbs war, der zu einem Entwurf eines Terminalgebäudes führte (vgl. S. 64, B4.2). Da dieser Entwurf des Terminalgebäudes offenbar der gleiche geblieben ist, ist die Erweiterung der Fläche nicht zu erklären. Ein solcher Umgang mit Fläche, die an anderer Stelle zu weiteren Waldinanspruchnahmen führen soll, ist unzulässig. Die mangelnde planerische Sensibilität, die der Antragstellerin von Beginn der Planung an vorgeworfen werden muss, muss endlich einem verantwortungsvollen Umgang mit vorhandenen Flächen weichen, um den weiteren Eingriff in Waldflächen zu vermeiden.

Nach wie vor fehlt eine Darstellung der Antragstellerin, wie viel Passagierabfertigung in den bestehenden bzw. ausgebauten und erweiterten Terminals 1 und 2 möglich wäre. Nur wenn eine solche Darstellung vorliegen würde, könnte beurteilt werden, ob das T3 benötigt wird. Derzeit jongliert die Antragstellerin je nach dem, welches Nutzungskonzept sie ihrer Planung zugrunde legt, mit der Belegung der Terminals. Nach den derzeitigen Darstellungen der Antragstellerin, S. 56, B4.2, soll sich die prognostizierte Verringerung der Originärpassagiere sehr ungleich auf die Terminals verteilen. Während die Nutzung des Terminals 2 gegenüber der ursprünglichen Planung erhöht wird und die des Terminals 3 gleich bleibt, wird die Anzahl der Originärpassagiere im Terminal 1 deutlich verringert. Dies ist angesichts des ursprünglich nicht geplanten und jetzt im Planungsnullfall unterstellten neuen Terminalbereich „A-Hof“ nicht plausibel. Vielmehr ist davon auszugehen, dass das Terminal 1 nach der geplanten Erweiterung wesentlich stärker vom Originärverkehr genutzt wird, als dies in Tab. 8-1 für den Planfall 2020 dargestellt ist. Es ist davon auszugehen, dass das erweiterte Terminal 1 mit den angegebenen 46,6 Mio Passagieren im Planfall nicht seine mögliche Kapazität für die Abfertigung von Passagieren erreicht. Eine Darstellung, wie viele Passagiere in T1 nach seiner Erweiterung abgefertigt werden könnten, fehlt in den Planunterlagen.

Die Zahl der Originärpassagiere, die jetzt in allen drei Terminals abgefertigt werden sollen, entspricht etwa der, die ursprünglich im Prognosenußfall für die Terminals 1 und 2 vorgesehen war. Der Raumbedarf für den Check-in, der sich allein aus der Zahl der Originärpassagiere ergibt, dürfte entsprechend im neuen Planfall nicht höher sein, als im alten Prognosenußfall. Der Raumbedarf für die Umsteiger ist im Vergleich dazu wesentlich geringer, da 2 Umsteiger-Passagiere aus der Statistik der Fraport AG jeweils zusammen nur einer realen Person entsprechen, diese kein Gepäck bei sich führen und der wesentliche Platzbedarf in den Gates besteht, die sich ohne große Probleme aufstocken ließen. Aufgrund des von der Fraport prognostizierten Rückgangs der Originärpassagiere ist der Flächenbedarf für das T3 nicht herzuleiten. Ursprünglich war vorgesehen, dass die Originärpassagiere des Terminals 3 im Terminal 1 einchecken und dann mit dem PTS zum Terminal 3 fahren. Diese unrealistische Annahme wurde jetzt aufgegeben, was wiederum Auswirkungen auf den landseitigen Verkehr hat (siehe Kapitel zum landseitigen Verkehr).

Mit dem Bau des Terminals 3 soll nach den neusten Angaben des Geschäftsberichts 2006 erst im Jahr 2013 begonnen werden. Offensichtlich besteht für die Errichtung und den Betrieb eines neuen Terminalgebäudes derzeit kein Bedarf.



Geschäftsbericht Fraport AG, 2006, S. 16

Das Schaubild der Fraport AG, 2006, S. 16 macht weiterhin deutlich, dass die Terminalanlagen für die prognostizierte Nachfrage überdimensioniert sind. Denn wenn mit dem 2. Bauabschnitt des Terminal 3 erst im Jahr 2017 begonnen werden soll, ist damit zu rechnen, dass weitere Terminalkapazitäten erst zu einem Zeitpunkt zur Verfügung stehen, die das Ende des von der Antragstellerin unterstellten Planungshorizonts bedeuten. Es ist offensichtlich, dass die geplanten Terminalkapazitäten auf voraussichtlich 100 – 120 Mio Passagiere pro Jahr konzipiert worden sind. Für das Planfeststellungsverfahren hat dies in mehrfacher Weise Relevanz. Zum einen ist die Belegung der Fläche im frei gewordenen Südbereich des bestehenden Flughafengeländes für die Nutzung eines Terminals 3 in der in den Planunterlagen vorgelegten Dimension nicht gerechtfertigt. Sollte diese Dimensionierung weiterhin von der Fraport beantragt werden, müsste das Passagieraufkommen den Auswirkungsprognosen zugrunde gelegt werden, welches von den Terminalanlagen abgewickelt werden kann.

#### 4.7 Parkieranlagen

Der ermittelte Stellflächenbedarf ist völlig unplausibel (vgl. hierzu die Ausführungen im Kapitel „Landseitiger Verkehr“). Das ursprüngliche Konzept wurde im wesentlichen aufgegeben, jedoch leiden auch die nun vorgelegten Planungen an einer nicht nachvollziehbaren Bedarfsbegründung für den ruhenden Verkehr.

#### 4.8 Flughafen als Immobilienstandort

Die vorgelegten Planungen sind nicht planfeststellungsfähig. Sie orientieren sich ausschließlich an den wirtschaftlichen Interessen der Antragstellerin und können daher nicht zur Begründung eines „öffentlichen Interesses“ herangezogen werden. Die

Antragstellerin präsentiert sich zunehmend als Immobilienmakler. Nach dem Geschäftsbericht 2006 wird ein Schwerpunkt in der weiteren Entwicklung hin zu einer „Airport City“ gelegt. Im Geschäftsbericht heißt es hierzu auf S. 43:

„Unser Selbstverständnis als Airport-Betreiber hat sich geändert: Flughäfen sind keine reinen Infrastrukturanbieter mehr, sondern entwickeln sich zunehmend zu kosmopolitischen „Airport-Cities“. Mit Blick hierauf bauen wir sowohl unser Retail-Geschäft, also das Angebot an Shops, Restaurants und Dienstleistungen, als auch die Qualität des Airports als erstklassigen Handels- und Immobilienstandort aus.“

So ist in der Presse (Frankfurt-live.com – 16.03.2007) zu lesen:

### **„Flughafen wird zum Immobilienstandort**

Neben den in der Branche bereits bekannten Projekten wie das Airrail Center, Gateway Gardens und Mönchhof-Gelände stellte Fraport in diesem Jahr erstmals ein geplantes neues Bürogebäude in attraktiver Lage beim Terminal 2 vor. „Wir verdienen inzwischen mit dem Immobiliengeschäft mehr als mit dem Fluggeschäft“, zieht Volker Antoni, Leiter der Vermietung, zufrieden Bilanz. Die Verstärkung der Projektentwicklung sei folgerichtig die strategische Ausrichtung der AG. Weitere 27 Hektar Ausbaufäche an der Cargo City Süd sollen für Logistikimmobilien projektiert werden, sobald das Planverfahren für den Flughafen ausbau abgeschlossen sei. „Das erwarten wir noch in diesem Jahr“, so Antoni. Mit der Ausarbeitung des Masterplans für die Airport City wurden Albert Speer & Partner sowie Drees & Sommer beauftragt. „Der Flughafen wandelt sich von einer Verkehrsinfrastruktur zu einem internationalen Immobilienstandort. Das Airrail Center ist der ideale Standort für die europäische Zentrale eines asiatischen oder amerikanischen Konzerns. Darüber spricht man am besten an der Côte d’Azur“, bestätigt Christoph Hommerich, Bereichsleiter Immobilien der Fraport AG.“

Den „Frankfurter Flughafen“ als Verkehrsinfrastruktur gibt es nicht. Die Möglichkeit am Frankfurter Flughafen zu fliegen, ist ein Bestandteil eines Konzeptes, welches von der Fraport AG vorangetrieben wird, jedoch – wirtschaftlich gesehen – nicht der zentrale Bestandteil. Die Fraport AG verdient mittlerweile mehr mit dem Immobiliengeschäft als mit dem Flugbetrieb. Es stellt sich daher die Frage, ob mit der beantragten neuen Landebahn ein im Sinne der Daseinsvorsorge notwendiger Verkehrsbedarf befriedigt werden soll oder, ob nicht alleine die wirtschaftliche Attraktivität des Flughafens zugunsten seines wirtschaftlichen Konzeptes gesteigert werden soll. Das letztere Anliegen jedoch reicht als Rechtfertigung für eine neue Landbahn mit den damit verbundenen Auswirkungen im Hinblick auf die Umweltbelastungen nicht aus.

Mittlerweile wurden von der Fraport AG für die Ausarbeitung des „Masterplans Airport City“ Albert Speer und Partner sowie Drees und Sommer beauftragt. Erklärtes Ziel der Fraport ist hierbei: „Der Flughafen wandelt sich von einer Verkehrsinfrastruktur zu einem internationalen Immobilienstandort,“ so Christoph Hommerich, Bereichsleiter Immobilien der Fraport AG (zitiert nach: Frankfurt-live.com – 16.03.2007). Dieser Immobilienstandort ist planungsrechtlich jedoch nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zu entwickeln,

sondern bedarf anderer, hierfür gesetzlich vorgesehener, Instrumente des Bauplanungsrechts. Insbesondere aus bauplanungsrechtlicher Sicht besteht für die Stadt Frankfurt eine städtebauliche Verpflichtung, für diesen Teil ihres Stadtgebietes einen Bebauungsplan zu erstellen, der endlich die städtebaulichen Missstände beseitigt und sich in das Gesamtgefüge der Stadt Frankfurt integriert und vor allem die Anliegerkommunen berücksichtigt.

Im Rahmen des hier beantragten Vorhabens stellt sich jedoch die Frage, weshalb ein „neues Bürogebäude in attraktiver Lage beim Terminal 2“ entstehen darf, wenn an anderer Stelle für angeblich betrieblich notwendige Flächen, über den Zaun hinweg Wald gerodet werden soll. Die Immobilienvermarktung steht nicht im öffentlichen Interesse und steht mit dem Flughafen in keinem funktionalen Zusammenhang.

Nach dem Pressebericht sollen 27 Hektar Ausbaufäche an der Cargo City Süd für Logistikimmobilien projektiert werden (Frankfurt-live.com – 16.03.2007). Für diese 27 ha soll geschützter Wald gerodet werden! Eine Bedarfsbegründung ist aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich (B4.2 und B4.1). Wie diese Aussagen des Bereichsleiters Immobilien belegen, geht es hier nicht um die Befriedigung eines für die Daseinsvorsorge notwendigen Bedarfs, sondern rein um die Vermarktungsinteressen des Immobilienmaklers Fraport AG.

## **B. Zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses hinsichtlich der Arbeitsplatzentwicklung und positive Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft liegen nicht vor**

In erster Linie werden große Infrastrukturprojekte und so auch das hier beantragte Vorhaben mit dem notwendigen Verkehrsbedarf und der damit verbundenen Befriedigung der Daseinsfürsorge begründet. Aus diesem Grund hat die Vorhabensträgerin die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main in Ihrer Antragsbegründung vorrangig mit dem steigenden Luftverkehrsbedarf gerechtfertigt. Zunehmend werden aber sowohl im rechtlichen als auch im politischen Raum die Schaffung von Arbeitsplätzen und die positiven Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region als Begründung für die Notwendigkeit eines solchen Infrastrukturprojektes angeführt. Dementsprechend hat auch die Antragstellerin Gutachten vorgelegt, die die positiven Effekte sowohl hinsichtlich der Schaffung von Arbeitsplätzen als auch der positiven Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region belegen sollen (s. G19.1 und G19.2).

Mit diesen Gutachten soll untermauert werden, dass das Projekt auch noch aus anderen „öffentlichen Interessen“ einen hohen Stellenwert hat. Diese eigentlich nur mittelbaren Effekte eines Infrastrukturprojektes treten immer dann in den Vordergrund, wenn zum einen ein notwendiger Bedarf i.S. eines echten Mangels an Infrastruktur nicht mehr zu begründen ist oder wenn Infrastrukturprojekte in erster Linie aus privatwirtschaftlichen Gründen geplant und gebaut werden sollen. Die Arbeitplatzeffekte und die vermeintlich positiven wirtschaftlichen Effekte tauchen aus diesem Grund in den letzten Jahren vermehrt in Gerichtsentscheidungen auf, in denen es um Infrastrukturprojekte geht, die mit einer erheblichen Belastung der Umwelt einhergehen. Die dann als „öffentliche Interessen“ deklarierten Effekte werden als Rechtfertigung für Grundrechtseingriffe und für Ausnahmetatbestände, sowohl im Naturschutzrecht, im Wasserrecht oder im Hessischen Forstgesetz angeführt(vgl. z.B. §§34, 62 BNatSchG, etc.).

Bislang lassen aber die Gerichtsentscheidungen eine detaillierte Auseinandersetzung mit der fachlichen Herleitung der vermeintlich positiven Auswirkungen vermissen. Vielmehr werden Behauptungen aus den Planfeststellungsunterlagen unkritisch übernommen (vgl. hierzu: VGH Kassel, Urteil vom 28.06.2005, 12 A 8/05, juris Rdnr. 118):

„Nicht zuletzt streiten auch erhebliche wirtschaftliche Gründe für die Errichtung der A 380-Werft. Die Planfeststellungsbehörde weist zu Recht darauf hin, dass mit der Inbetriebnahme der Wartungshalle bestehende Arbeitsplätze gesichert und neue hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Wartungsunternehmen Lufthansa-Technik beschäftigt am Flughafen Frankfurt/Main ca. 1100 Mitarbeiter, deren Zahl sich vorhabensbedingt um ca. 250 erhöhen wird. Auch wenn diese Zahl nicht vollständig erreicht werden sollte und sich die langfristigen sowie mittelbaren Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

nicht hinreichend sicher abschätzen lassen, hat die Planfeststellungsbehörde diesen wirtschaftlichen Aspekt zu Recht als einen für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belang berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 120 f. und 244).“

Eine rechtliche Herleitung, worin hier die für das Vorhaben sprechenden „öffentlichen Interessen“ bestehen sollen, ist aus dem Urteil nicht zu entnehmen. Weder war von Seiten der Vorhabensträgerin dargelegt worden, worin die Arbeitsplatzsicherung besteht, noch wurde substantiiert vorgetragen, dass ca. 250 neue Arbeitsplätze entstehen werden. Diese reinen Behauptungen bzw. vagen Hoffnungen hätten jedoch nicht zur Herleitung von „öffentlichen Interessen“ herangezogen werden dürfen. Es bleibt abzuwarten, ob die Gerichte auch weiterhin mit den gebetsmühlenartig vorgetragenen Argumenten der Arbeitsplatzsicherung und –schaffung prozessual so umgehen werden, oder ob nicht auch hier an die Prognose solcher Entwicklungen weit strengere Maßstäbe anzulegen sind.

Das Oberverwaltungsgericht Berlin/Brandenburg stellte an die Begründung der „Gemeinwohlbelange“, die eine Befreiung aus einer Landschaftsschutzverordnung geltend gemacht worden sind, folgende Anforderungen:

„Als Gemeinwohlbelang führen die angefochtenen Bescheide in erster Linie die Förderung des Fremdenverkehrs und damit der Wirtschaft in einer strukturschwachen Region an. Indes erscheint schon die gebotene Aufklärung der Frage zweifelhaft, mit welcher Wahrscheinlichkeit der erhoffte Wirtschaftsaufschwung tatsächlich erwartet werden durfte. Dies hätte zunächst einmal eine Prognose über die Wirtschaftlichkeit des konkreten Vorhabens erfordert. ... Selbst wenn der Betrieb der Marina als wirtschaftlich zu prognostizieren gewesen wäre, ergäbe sich daraus aber noch nicht automatisch ein Gemeinwohlbelang, denn die privatwirtschaftlichen Interessen der Beigeladenen als Investor können die Befreiung nicht erfordern. Vielmehr wäre dann im Einzelnen zu ermitteln gewesen, welche Wirtschaftszweige der Region voraussichtlich mit welcher Wahrscheinlichkeit mittelbar von der Anlage profitieren würden. Nur wenn dies geklärt wäre, ließe sich auch das Gewicht der ins Feld geführten Gemeinwohlbelange einschätzen und den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes wertend gegenüber stellen.“ (OVG Berlin/Brandenburg, Urteil vom 22. Juni 2006, OVG 11 B 7.05, juris, Rdnr. 31).

Würden diese von der Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen werden, muss festgestellt werden, dass die Vorhabensträgerin bislang dieser Ermittlungspflicht nicht nachgekommen ist.

Werden von den Vorhabensträgern im Planfeststellungsverfahren Gutachten vorgelegt, sind diese bislang noch nicht auf den gerichtlichen Prüfstand gelangt. So setzt sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Berlin-Schönefeld-Entscheidung (4 A 1073.04, Urteil vom 16. März 2006, Rn. 128) zwar mit den Argumenten der Kläger auseinander, dass es sich bei diesem Gutachten nur um vage Vermutungen und Hoffnungen ohne entsprechende Belege oder Angabe nachvollziehbarer Untersuchungen handele.

Jedoch werden dann lediglich die gutachterlichen Aussagen der Projektträgerin herangezogen, um in einer Art Plausibilitätsprüfung zu bescheinigen, dass die Plangeber keiner Fehleinschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung eines stadtnahen Flughafenstandortes erlegen sind. Allerdings ist aus der Entscheidung nicht zu entnehmen, ob von Klägerseite her detailliert auf die kritischen Punkte in den von den Vorhabensträgern vorgelegten Gutachten hingewiesen worden ist. Weiterhin ist auf die Unterschiede an den einzelnen Flughafenstandorten im Hinblick auf die wirtschaftliche Lage der Region hinzuweisen. Gerade am Standort in Frankfurt stellt sich die Frage nach den positiven Auswirkungen eines auszubauenden Flughafens in einem weit verschärfteren Maße, als dies bei anderen Flughafenstandorten, die in den letzten Jahren Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen waren, der Fall war. So ist das Berliner Umfeld oder das Umfeld von Leipzig/Halle sicherlich nicht mit dem Ballungsraum Frankfurt/Main zu vergleichen.

Da sich die Vorhabensträgerin in dem hier zu beurteilenden Fall an verschiedenen Stellen in den Planunterlagen auf die positiven Effekte im Hinblick auf den Arbeitsmarkt und die wirtschaftlichen Impulse für die Region beruft, müssen die dieser Aussage zugrunde liegenden Gutachten auf ihre Aussagekraft hin fachlich gewürdigt werden. Die kritische Bewertung muss auf der einen Seite dahingehend durchgeführt werden, inwieweit die vorgelegten Gutachten G19.1 und G19.2 aus fachlicher Sicht zu brauchbaren Ergebnissen gekommen sind und in zweiter Hinsicht muss gefragt werden, ob die vorgelegten Gutachten ausreichen, um für die Planfeststellung beurteilen zu können, welche Auswirkungen dieser Flughafenausbau insgesamt für die Arbeitsplatzentwicklung in der Region und welche wirtschaftlichen Effekte dieser Ausbau haben kann.

Bezüglich der ersten Fragestellung wurde im bisherigen Planfeststellungsverfahren heftige Kritik an dem Gutachten G19.1 geäußert und mit Gegenstellungnahmen und Gegengutachten belegt, dass die hier angewandte Methode von Prof. Hujer fachlich nicht geeignet ist, um die positiven Effekte auf den Arbeitsmarkt in der Dimension, wie es das Gutachten G19.1 feststellt, zu prognostizieren. Im Hinblick auf die zweite Fragestellung liegen nach wie vor keine Gutachten vor, die nicht nur aus der Sicht der Vorhabensträgerin die positiven Auswirkungen des Vorhabens beschreiben, sondern einen Gesamtblick für die Region wagen, unter Einbeziehung auch der negativen Folgen für die wirtschaftliche Struktur im Rhein-Main-Gebiet. Methodische Grundlagen hierzu wurden bereits erarbeitet. Das Rhein-Main-Institut (RMI) hat einen Leitfadens zur Vergabe und Bewertung von Gutachten bei der Planung regionaler Großprojekte entwickelt. Entwickelt wurde dieser Leitfaden im Rahmen eines von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Projektes, welches sich – am Beispiel der Debatte um die Zukunft des Rhein-Main-Flughafens – mit der „Evaluierung Regionalwirtschaftlicher Wirkungsanalysen“ (ERW) befasst. Grundlage einer Planfeststellungsentscheidung sollte daher ein auf dieser Basis erarbeitetes Gutachten bilden, damit sowohl bei der Ausfüllung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „öffentlichen Interessen“ als auch bei deren Gewichtung im Rahmen von Abwägungsentscheidungen im Planungsprozess eine ausreichende Ermittlung zugrunde gelegt werden kann.



Im Erörterungstermin haben diese Fragestellungen einen breiten Raum eingenommen. So ist im Wortprotokoll des Erörterungstermins, u. a. vom 23. Februar 2006 und 24. Februar 2006, nachzulesen, welcher fachlichen Kritik die vorgelegten Gutachten unterliegen. Die Anhörungsbehörde kommt daher in dem Anhörungsbericht, S. 194, zu dem Ergebnis, dass die vorgelegten Gutachten G19.1 und G19.2 einige methodische Mängel aufweisen. Diese seien z. T. auch von der Fraport AG eingeräumt worden. U. a. würden Daten zur Grundgesamtheit aller Unternehmen am Flughafen Frankfurt/Main fehlen. Weiterhin bliebe die Behandlung der „missing values“ hinter den üblichen Standards zurück. Wie die Anhörungsbehörde allerdings zu der Feststellung gelangen kann, dass unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen diese Mängel nicht so schwer wiegen würden, dass sie die Einholung neuer Gutachten erforderlich machen würden, lässt sich weder aus dem Wortprotokoll, noch aus dem Anhörungsbericht erschließen. Beide Dokumente lassen auch nicht erkennen, wann die Notwendigkeit zur Überarbeitung der vorgelegten Gutachten oder zur Einholung zusätzlicher Gutachten notwendig sein würde. Es entsteht damit der Eindruck, dass die Behörde bei ihrer Einschätzung von sachfremden Gesichtspunkten, wie der Hoffnung auf zusätzliche Arbeitsplätze, geleitet wurde.

Die Notwendigkeit liegt vor, dass eine Neubearbeitung erforderlich wird. Dies belegt ein vom Rhein-Main-Institut vorgelegtes Gutachten, welches erst vor kurzem veröffentlicht worden ist ([http://www.rhein-main-institut.de/docs/Ergebnisse-Konsensus-Workshop\\_2007-04-30\\_final.pdf](http://www.rhein-main-institut.de/docs/Ergebnisse-Konsensus-Workshop_2007-04-30_final.pdf)). Die Wissenschaftlicher kommen in der „Dokumentation zum Konsensworkshop zur Evaluation der Gutachten im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens G 19.1 und G 19.2“ zu dem Ergebnis, dass sowohl die methodische Herleitung als auch die Bewertung der Gutachten wissenschaftlichen Standards nicht standhalten.

Die bisherigen Darlegungen der Antragstellerin erlauben keine Einschätzung, welche Konsequenzen die aufgezeigten Fehlerstellen haben. Auch die Anhörungsbehörde hat sich hierzu nicht geäußert. Es liegen aber mittlerweile gutachterliche Aussagen vor, die den positiven Arbeitsplatzeffekt gänzlich in Frage stellen<sup>71</sup>, so dass durchschlagende Mängel unterstellt werden müssen.

Die Ausräumung dieser methodischen Mängel deshalb nicht zu verlangen, weil ganz grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass ein solches Ausbauprojekt schon mit – irgendwelchen - positiven Einkommens-, Beschäftigungs- und Standorteffekten verbunden sein wird, kann eben gerade noch für die Begründung der Planrechtfertigung ausreichen. Um jedoch darüber hinaus diese Effekte als „öffentliche Interessen“ anführen zu können, so wie es die Antragstellerin an vielen Stellen der Planfeststellungsunterlagen macht, reicht dieses nicht mehr aus (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 17.01.2007, 9 A 20.05, Rdnr. 133). An den Stellen des Anhörungsberichts, an denen es z. B. um die Ausnahme aus dem strengen FFH-Regime geht und die Vorhabensträgerin letztendlich darlegen muss, ob „zwingende Gründe des

---

<sup>71</sup> Thießen; schriftliche Stellungnahme zur Anhörung im Hess. Landtag vom 12.-15.02.2007 zur LEP-

überwiegenden öffentlichen Interesses“ vorliegen, enthält sich der Anhörungsbericht jeglicher Aussage. Dies, obwohl die Vorhabensträgerin an den jeweiligen Stellen in den Planfeststellungsunterlagen eben diese Effekte zur Begründung für die Rechtfertigung des Projektes anführt. So wird z.B. von der Vorhabensträgerin in G2, Teil IX. Verträglichkeitsstudie für FFH- und Vogelschutzgebiete, Ausnahmeverfahren vom 12.02.2007 ausgeführt, dass überwiegende öffentliche Interessen für das Vorhaben vorliegen würden:

„Auch ein deutlicher Arbeitsplatzzuwachs und damit eine spürbare Reduzierung der Arbeitslosigkeit wäre dann nicht realisierbar. Beides ist für die Entwicklung der Region Rhein-Main von hohem und maßgeblichen Gewicht.“

Der vermeintliche „deutliche Arbeitsplatzzuwachs“ soll offenbar mit der Vorlage des Gutachtens G19.1 belegt werden. Das Gutachten G19.1 ist jedoch auf Grund seiner methodischen Fehler nicht geeignet, den Nachweis für einen „deutlichen Arbeitsplatzzuwachs“ zu führen. Es fehlt jegliche gutachterliche Grundlage, wie durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens die Arbeitslosigkeit im Rhein-Main-Gebiet an sich reduziert werden kann.

Umso erstaunlicher ist es, dass das Gutachten G19.1 in der ursprünglichen Fassung vom 12. Juli 2004 den jetzt vorgelegten Planänderungsunterlagen beigelegt worden ist. Lediglich eine kurze Ausarbeitung von 23 Seiten vom 13. Juli 2006 wird diesem alten Gutachten vorangeheftet. Der Titel dieses vorangehefteten Gutachtens G19.1 lautet „Prognose der Beschäftigten am Flughafen Frankfurt/Main für das Jahr 2020 mittels einer Regressionsanalyse“.

Nach der bislang geltenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Prognosen gilt seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 07.07.1978 (4 C 79.76), die den Bau der Startbahn West an dem Flughafenstandort Frankfurt/Main zum Gegenstand hatte:

„Dafür ist bei Entscheidungen, die – wie alle planerischen Entscheidungen – aufgrund einer prognostischen Einschätzung zukünftiger tatsächlicher Entwicklungen getroffen werden müssen, hinsichtlich ihrer Prognose vorauszusetzen, aber auch ausreichend, daß sie in einer der jeweiligen Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Gegenstand der gerichtlichen Prüfung ist daher die Frage, ob die der Planungsentscheidung zugrundeliegende Prognose den an sie zu stellenden Anforderungen genügt, nicht aber, ob die Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist.“ (Juris, Rn. 57)

In Bezug auf das Darlegungserfordernis des Verkehrsbedarfs, der als überwiegendes

öffentliches Interesse geltend gemacht worden war, hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zur Westumfahrung Halle (U. v. 17.01.2007, 9 A 20.05, Rdnr. 137) jüngst entschieden:

„Um dieses Niveau zu erreichen, müssen sich die auf prognostische, vom Kläger unter fachlichen Gesichtspunkten substantiiert in Zweifel gezogenen Annahmen zurückgreifenden Ziele der Verkehrsplanung allerdings hinsichtlich ihrer Prognosebasis als hinreichend schlüssig und nachvollziehbar erweisen.“

Diese Maßstäbe sind auch an die Arbeitsplatzprognosen und die Prognosen zu den positiven Effekten der regionalen Wirtschaft anzulegen. Die von der Antragstellerin vorgelegten Prognosen sind weder schlüssig noch nachvollziehbar. Die Einwender haben substantiiert die Prognosen hierzu in Zweifel gezogen. Der Antragstellerin ist es nicht gelungen, diese Zweifel auszuräumen. Im Gegenteil, diese wurden sogar von ihr zum Teil bestätigt.

Wie bereits im Anhörungsbericht festgestellt worden ist, haben sich die von Einwenderseite aufgezeigten methodischen Mängel bestätigt. Sogar die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin solche methodischen Mängel eingeräumt. Es ist daher unfassbar, dass ein Gutachten in den jetzt ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthalten ist, das genau auf diesen methodischen Mängeln aufbaut. Ein solches Gutachten kann nicht Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses werden. Wenn nun trotz der langjährigen und verfestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an einer Prognose festgehalten wird, deren Mängel von der Vorhabensträgerin selbst eingestanden wurden, dann führt dies in die Wertlosigkeit dieser Gutachten für die Planfeststellung.

Entgegen der Darstellung im Titel des Gutachtens G19.1, dass es sich hier um eine „Prognose“ handeln soll, räumt der Gutachter auf S. 9 (G19.1 vom 13.07.2006) ein, dass es sich lediglich um eine „Schätzung“ handelt. Die direkten Beschäftigungseffekte wurden daher auf der Grundlage einer methodisch fehlerhaft erstellten Regressionsanalyse für das Jahr 2020 lediglich neu geschätzt. Den rechtlichen Anforderungen, wie sie bereits 1978 vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellt worden sind, kann so etwas nicht entsprechen.

Das bereits bekannte Gutachten G 19.1 aus den Planfeststellungsunterlagen, in dem nur marginale Änderungen zu dem Gutachten G 4.3 aus dem Raumordnungsverfahren vorgenommen wurden, ist somit **ohne jegliche Änderungen** Bestandteil der ergänzenden Planfeststellungsunterlagen. Mittels einer Regressionsanalyse wird lediglich die direkte Beschäftigung am Flughafen Frankfurt Main im Jahr 2020 für die Szenarien Plan- und Prognosenullfall ermittelt.

Die bisher in den schriftlichen Einwendungen und während des Erörterungstermins in Offenbach vorgebrachte Kritik an dem Gutachten zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten des Flughafens Frankfurt Main kann somit in vollem Umfange aufrechterhalten werden, sie hat sich sogar noch verstärkt.

Inhalt des Gutachtens G 19.1 der ergänzenden Planfeststellungsunterlagen ist somit immer noch eine Grundgesamtheit der Unternehmen am Flughafen Frankfurt Main, welche aus einer Arbeitsstättenenerhebung aus dem Jahre 1998 stammt. Die Arbeitsstättenenerhebung aus dem Jahre 1998 war, wie im Gutachten G 19.1 selbst ausgeführt, keine Vollerhebung. Eine fast 10 Jahre alte und zusätzlich noch unvollständige Arbeitsstättenenerhebung als Grundgesamtheit zu verwenden, ist völlig absurd. Dies ist weiterhin auch sehr verwunderlich, da mittlerweile aktuelle Daten vorliegen dürften. In dem vom Regierungspräsidium Darmstadt erstellten Wortprotokoll des Erörterungstermins ist unter dem Erörterungstag 27.09.2005 auf Seite 116 folgende Aussage von Prof. Dr. Hujer nachzulesen:

*„Natürlich wäre es wichtig, wenn wir eine neue Grundgesamtheit hätten (...), nur die haben wir im Augenblick noch nicht.“*

Es ist davon auszugehen, dass eine aktuelle Grundgesamtheit der Arbeitsstätten am Flughafen mittlerweile vorliegt. Dies wird gestützt durch die Fußnote 6 auf Seite 10 des Planteils B 11 Kapitel 1 aus dem Ordner 34. Hier wird unter Bezug auf eine Beschäftigterhebung der Fraport AG (2005) mit Stichtag 31.12.2004 die Anzahl der direkten Beschäftigten mit 68.000 angegeben. Die Fraport AG verweigert jede Auskunft, wie diese Beschäftigterhebung durchgeführt wurde.

Ohne die Feststellung der neuen Grundgesamtheit der Arbeitsstätten am Flughafen lässt sich jedoch keine fehlerfreie Beschäftigterhebung durchführen. Die Fraport AG verwendet also in den ergänzenden Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren einerseits aktuelle Zahlen der direkten Beschäftigten, präsentiert jedoch weiterhin eine fast 10 Jahre alte, und noch dazu unvollständige Grundgesamtheit. Dies ist in hohem Maße mangelbehaftet, unseriös und unwissenschaftlich. Der Anspruch an Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren ist es, dass hierfür die aktuellsten verfügbaren Daten und Informationen Verwendung finden. Diesen Anspruch erfüllen die von der Fraport AG vorgelegten Planfeststellungsunterlagen nicht. Eine Verwertbarkeit der Ergebnisse des Gutachtens G 19.1 im ergänzenden Beteiligungsverfahren führt in die rechtliche Unbedeutsamkeit der gutachterlichen Aussagen.

Nicht nachvollziehbar ist die Ausführung der Fraport AG in den Informationen zu den Planfeststellungsunterlagen, dass Aussagen zu den indirekten und den induzierten Beschäftigungseffekten unverändert geblieben sind.

Zur Berechnung der indirekten Effekte des Flughafens wurden in G 19.1 die von den Betrieben auf dem Flughafen an andere Unternehmen vergebenen Aufträge für Investitionsgüter und die Ausgaben für den laufenden Betrieb ermittelt. Grundlage hierfür war eine Arbeitsstättenbefragung von Unternehmen, die am Flughafen ansässig sind. Die Erhebung der Daten fand in den Monaten Juli bis einschließlich Oktober 2000 statt. Insgesamt hatten lediglich 108 Unternehmen verwertbare Antworten geliefert. Mit

Frage Nr. 12 wurden die für die indirekten Effekte maßgeblichen Angaben ermittelt. Die befragten Arbeitsstätten sollten hierfür Angaben zu den an andere Unternehmen vergebenen Aufträgen für Investitionsgüter und den Ausgaben für den laufenden Betrieb des Jahres 1999 machen.

Es ist völlig ausgeschlossen, dass die Angaben der Unternehmen aus dem Jahr 1999 auch noch für das Jahr 2007 Gültigkeit besitzen. Unabhängig davon, dass es im Jahr 1999 noch die DM gab, sind die Preise nicht mehr vergleichbar. Als Beispiel hierfür sind die Ausgaben für Mineralölerzeugnisse zu nennen.

Die Aussage der Fraport AG, dass die indirekten Beschäftigungseffekte unverändert geblieben sind, ist somit nicht haltbar. Bei der Berechnung der induzierten Effekte wird in G 19.1 zwischen induzierten Effekten aus direkten Einkommen und induzierten Effekten aus den indirekten Einkommen unterschieden. Als induzierte Effekte aus direkten Einkommen werden die aus den Löhnen und Gehältern der Beschäftigten auf dem Flughafen resultierenden Produktions-, Einkommens- und Beschäftigungseffekte bezeichnet. Unter den induzierten Effekten aus den indirekten Einkommen werden die aus den Löhnen und Gehältern der Beschäftigten der Lieferanten abgeleiteten Effekte verstanden.

Auch hier sind die verwendeten Erkenntnisse aus dem Jahr 1999 gnadenlos veraltet, so dass die Aussage der Fraport AG, dass die induzierten Beschäftigungseffekte unverändert geblieben sind, ebenfalls nicht haltbar ist. Den Informationen zu den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG ist auf Seite 50 weiterhin zu entnehmen, dass die direkten Beschäftigten für den Planungshorizont 2020 mittels einer Regressionsanalyse, die auf den aktuellen Daten basiert, ermittelt und als Anlage zu G 19.1 beigefügt wurde. Diese würden als Eingangsgröße in das Gutachten G 8 und G 9.1 einfließen.

Im Gutachten G 19.1 „Prognose der Beschäftigten am Flughafen Frankfurt Main für das Jahr 2020 mittels einer Regressionsanalyse“ ist auf Seite 9 zu lesen:

*„In der vorliegenden Arbeit wurde aufgrund des Schreibens vom 16.12.2005 des HMWVL und der darin enthaltenen Forderung der Aktualisierung des Gutachtens G19.1 die Neuberechnung der direkten Beschäftigung mittels einer Regressionsanalyse für das Jahr 2020 vorgenommen (...)*

*19.1 oder 9.1???*

Im folgenden werden, wie bereits oben ausgeführt, nur die für das Gutachten G19.1 der Planfeststellungsunterlage notwendigen direkten Beschäftigungseffekte, wie in Kapitel 6.8 des Gutachtens G19.1, auf der Grundlage einer Regressionsanalyse für das Jahr 2020 neu geschätzt.“

Der Gutachter der Regressionsanalyse, Prof. Dr. R. Hujer, hat somit seine Arbeit nur für das Gutachten G 19.1, und somit für die Auswirkungen des „Landseitigen Verkehrs“ vorgenommen. Obwohl die Aussage des Gutachters eindeutig ist, hat die Fraport AG die Ergebnisse auch für das Gutachten G 8 (z.B. Seiten 188-189) verwendet, für das es jedoch nicht vorgesehen war.

Nicht nachvollziehbar ist, dass die direkten Beschäftigungseffekte auf der Grundlage einer Regressionsanalyse für das Jahr 2020 **neu geschätzt** wurden. In dem angesprochenen Kapitel 6.8 des Gutachtens G 19.1 ist die Rede davon, dass die Entwicklung der direkten Beschäftigung am Flughafen Frankfurt Main mit Hilfe eines Regressionsmodells **prognostiziert** werden kann. Es ist somit unklar, ob eine Schätzung oder eine Prognose der direkten Beschäftigung erfolgt ist.

In der Prognose der Beschäftigten am Flughafen Frankfurt Main für das Jahr 2020 wird dargelegt, dass die Grundlage der Prognose mit einem Regressionsmodell eine funktionale Beziehung zwischen einzelnen erklärenden Variablen und der zu erklärenden Variablen ist. Als erklärende Variablen würden sich, die Eckdaten der zwei Szenarien (Planungsfall und Prognosenullfall) für die Flugbewegungen, das Passagieraufkommen und das Frachtaufkommen aus der aktualisierten Luftverkehrsprognose anbieten. Die zu erklärende Variable ist die Beschäftigung.

Diese Einschätzung ist zu kritisieren. Ziel einer Regressionsanalyse ist es, die Beziehungen zwischen einer abhängigen und einer oder mehrerer unabhängiger Variablen festzustellen. Die Variablen Flugbewegungen, Passagieraufkommen und Frachtaufkommen hängen jedoch sehr stark voneinander ab. Unterstrichen wird dies beispielsweise dadurch, dass in Passagierflugzeugen ein großer Teil der Fracht als so genannte Beiladefracht transportiert wird.

Auf Seite 19 der Regressionsanalyse wird folgendes ausgeführt:

„Sowohl aufgrund der Angaben von Prognos (2002) als auch der Hessenagentur (2003) im Hinblick auf einen Vergleich der Vergangenheitsentwicklung mit den Prognosen bis 2020 kann gefolgert werden, dass die Verwendung der Regressionsgleichung für eine Prognose der zukünftigen Beschäftigungsentwicklung im Hinblick auf zu erwartende Produktivitätsfortschritte begründet und realistisch ist, da die Wachstumsraten der Arbeitsproduktivitäten in der Vergangenheit nach beiden verfügbaren empirischen Quellen den bis 2020 prognostizierten jährlichen Wachstumsraten weitgehend entsprechen“.

Dies erweckt den Anschein, dass es mit Prognos und Hessenagentur zwei unterschiedliche Quellen zur Entwicklung der Arbeitsproduktivität gibt, die sich weitgehend entsprechen. Ein Blick auf Seite 32 des Hessenreports 2003 zeigt jedoch,

dass bezüglich der Arbeitsproduktivität für Deutschland im Hessenreport alle Daten aus dem Prognos-Report übernommen worden sind. Hinsichtlich der Arbeitsproduktivität für Deutschland hat Prof. Dr. R. Hujer also nur eine einzige Quelle verwendet, dies jedoch dezent verschwiegen. Damit ist die Verwendung der Regressionsgleichung für eine Prognose der zukünftigen Beschäftigungsentwicklung im Hinblick auf die zu erwartenden Produktivitätsfortschritte keinesfalls begründet.

Nur am Rande sei erwähnt, dass Ergebnisse des Hessenreports 2003 zur Beschreibung des Aspekts „Produktivitätsentwicklung und Beschäftigung“ in der Regressionsanalyse von Prof. Dr. R. Hujer als Quelle herangezogen wurden, dies jedoch offensichtlich bezüglich der Entwicklung der Erwerbstätigen im Sektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung unterlassen worden ist. Hierüber ist auf Seite 31 des Hessenreports 2003 zu lesen, dass in diesem Sektor nach 2015 ein Beschäftigungsrückgang wahrscheinlich ist.

Als Fazit wird auf Seite 23 der Regressionsanalyse festgehalten, dass für das Jahr 2020 im Planungsfall eine Beschäftigung auf dem Flughafen (direkte Beschäftigung) von insgesamt 95.300 prognostiziert wird. Für den Prognosenufall wird eine Beschäftigung auf dem Flughafen (direkte Beschäftigung) von insgesamt 80.100 erwartet. Damit ergibt sich eine Differenz zwischen Planungs- und Prognosenufall von insgesamt 15.200 Beschäftigten.

Folgendes Schaubild stellt die direkten Beschäftigungseffekte aus ROV, G 19.1 sowie der Regressionsanalyse zu G 19.1 gegenüber:

	<i>PFV G 19.1 Regressionsanalyse<sup>72</sup></i>	<i>PFV G 19.1<sup>73</sup></i>	<i>ROV G 4.3<sup>74</sup></i>
<b>Direkte Beschäftigung Planfall</b>	<b>95.300</b>	<b>88.413</b>	<b>94.691</b>
<b>Direkte Beschäftigung Prognosenufall</b>	<b>80.100</b>	<b>65.203</b>	<b>76.587</b>
<b>Differenz</b>	<b>15.200</b>	<b>23.210</b>	<b>18.104</b>

Feststellbar ist zunächst, dass die von Prof. Dr. R. Hujer erstellten Gutachten bezüglich der Prognosen zur direkten Beschäftigung am Flughafen Frankfurt Main erheblichen Schwankungen unterliegen. Dies auch unter Berücksichtigung, dass die Prognosen aus

<sup>72</sup> G 19.1 Regressionsanalyse Seite 23

<sup>73</sup> G 19.1, unter Berücksichtigung der Sensitivitätsanalyse Seite 128, 169, 188, 209, 230, 251

<sup>74</sup> G 4.3, Seite 84 Teil B, 24 Teil C

ROV und PFV G 19.1 das Jahr 2015 und die Regressionsanalyse das Jahr 2020 betrachten.

Festzuhalten ist auch, dass die Differenz bei der direkten Beschäftigung am Flughafen Frankfurt zwischen Planfall und Prognosenullfall noch nie so gering war, wie sie in der Regressionsanalyse ermittelt wurde. Wenn überhaupt, dann lassen die Gutachten von Prof. Hujer nur den Schluss zu, dass die Steigerung der Verkehrsleistung (Pax und Fracht) sich von der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen entkoppelt. Die Entwicklung Arbeitsstätte „Frankfurter Flughafen“ und die Entwicklung der Verkehrsleistung verlieren ihren Zusammenhang. Aus einer Zunahme der Verkehrsleistung kann jedes Jahr weniger auf die Beschäftigungsentwicklung geschlossen werden.

**Fazit ist, dass bei Betrachtung der Entwicklung der direkten Beschäftigten am Flughafen Frankfurt im Plan- und im Prognosenullfall von 2015 nach 2020 der Ausbau unter Arbeitsmarktgesichtspunkten völliger Nonsens ist.**

Während die direkte Beschäftigung prozentual gesehen im Planfall vom Jahr 2015 zum Jahr 2020 nur um plus 7,8% (von 88.413 zu 95.300) steigt, beträgt die Steigerung im Prognosenullfall plus 22,8% (von 65.203 zu 80.100). In Zahlen bedeutet dies, dass im Zeitraum von 2015 nach 2020 bei der direkten Beschäftigung am Flughafen Frankfurt der Prognosenullfall zu 8.010 mehr Arbeitsplätzen führt als der Planfall. Planfall und Planungsnullfall nähern sich hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen immer schneller an. Einer Planrechtfertigung des Flughafenausbaus unter Betrachtung der direkten Beschäftigten am Flughafen Frankfurt Main dürfte somit – von der Fraport AG selbst – der Boden entzogen worden sein.

Die aktuelle Entwicklung sieht anders aus-  
Die Fraport AG reduziert am Standort Frankfurt ihre Belegschaft:

FAZ, 03.04.2007: „In der Konzernmutter ist die Stammbesellschaft 2006 um fast 270 gesunken, im Konzern um 2400 gestiegen. Warum wird die Mutter immer schlanker?“

Das hat etwas mit dem Kostendruck von Seiten der Kunden zu tun. Das betrifft vor allem die Sicherheit und die Bodenverkehrsdienste. Wir stellen dort auch noch direkt ein, aber vor allem über eine Tochter Airport-Personal-Service, die der Mutter die Kräfte günstiger zur Verfügung stellt. Eine spätere Übernahme ist aber möglich. Bei den Bodenverkehrsdiensten wollen wir erst einmal bis zu 20 Prozent des Personalbedarfs im Wege der Arbeitnehmerüberlassung von der eigenen Tochter an die Mutter abdecken. Das ist so in einem Zukunftsvertrag mit den Beschäftigten festgelegt.“

Mit einer Zunahme von qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen hat dies wenig zu tun. Den „Job-Motor“ Frankfurter Flughafen gibt es schon lange nicht mehr. Eine einfache Fortschreibung der Lohnsummen die am Frankfurter Flughafen ausgezahlt werden, ist wegen der massiven Kostensenkungsprogramme, den Tarifvereinbarungen der letzten



Jahre und der wachsenden Bedeutung konkurrierender Bodenverkehrsdienste nicht möglich.

Der Gutachter hat in G19.2 in Abb. 6-3 die Funktion

$$WI = 0,93 \text{ NWI} + 0,17 \text{ LVI}$$

angegeben, ohne das klar ist, welcher Zeitraum hierfür analysiert wurde. Das ist eine Formel, die eine große Abhängigkeit der regionalen Wirtschaftsentwicklung vom Luftverkehr beschreibt – 16% des Indexes würden vom Luftverkehr bestimmt. Und aus der weiteren Auswertung dieser Formel ergibt sich auch die Aussage der (nicht ganz) 100000 neuen Arbeitsplätze.

Dieser Rechnung kann nicht zugestimmt werden. Berthold Fuld hat eine Regressionsrechnung für die Kernfunktion  $RWI = k_1 \text{ NWI} + k_2 \text{ LVI}$  aus den Daten des neuen Gutachtens durchgeführt (RWI: Regionaler Wirtschaftsindex; NWI: nationaler Wirtschaftsindex, LVI: Luftverkehrswertigkeitsindex). RWI und LVI sind unmittelbar dokumentiert;

NWI ergibt sich mittelbar aus der dokumentierten Differenz des RWI zum NWI.

Hierbei erhielt er aus der Auswertung der Jahre 1995-2003 diese Funktion:  $RWI = 1,13 \text{ WI} - 0,007 \text{ LVI}$ . Dies wiederum bedeutet nach Aussage von Hrn. Fuld, dass die regionale Wirtschaftsentwicklung nicht (mehr) von der Entwicklung des Luftverkehrswertigkeitsindex abhängt, diese eher sogar leicht negativ beeinflusst wird.

Es wird **beantragt**,

das Gutachten G19.2 im Hinblick auf diese grundlegende Berechnung von einem unabhängigen Sachverständigen überprüfen zu lassen.

Aus den dargelegten rechtlichen Gründen besteht in Bezug auf die positiven Arbeitsplatzeffekte und die Effekte für die regionale Wirtschaft weiterhin ein hoher Aufklärungsbedarf. Ohne die Einholung von Gutachten, die in methodisch einwandfreier Weise erarbeitet worden sind und vor allen Dingen auch die negativen Effekte für einen solchen Flughafenstandort in einem Ballungsraum beschreiben, würde ein eklatanter Ermittlungsfehler einer Planfeststellung zugrunde liegen. Aufgrund der zahlreichen Gegengutachten, die von Einwenderseite erstellt, vorgetragen und vorgelegt worden sind, ist davon auszugehen, dass die geringen positiven Effekte, die durch diesen Ausbau möglicherweise entstehen könnten, durch die negativen Arbeitsplatzeffekte sowie die negativen Effekte auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region überwiegen.

Die Anhörungsbehörde unterliegt bei der Bewertung der rechtlichen Einordnung, weshalb es auf eine methodisch einwandfreie Bewertung der Arbeitsplatzeffekte ankommt, einem schwerwiegenden Fehler. Denn die in den Gutachten 19.1 ermittelten Beschäftigungseffekte bilden wiederum die Grundlage für die Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens. Wenn hier also eklatante Fehleinschätzungen zugrunde liegen,

hat dies unmittelbare Auswirkungen auf das Gutachten G9.1.

### **C. Wertverlust von Immobilien im vom Fluglärm betroffenen Gebiet**

Wie bereits dargelegt worden ist, hätten auch die negativen wirtschaftlichen Effekte des Flughafens ermittelt und den Planfeststellungsunterlagen beigefügt werden müssen. Insbesondere hat es die Antragstellerin versäumt eine Ermittlung des Wertverlustes bei Immobilien der Einwender vorzunehmen.

Bei der landesplanerischen Abwägung zur Änderung des LEP 2000 wurden die negativen Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft und Immobilienpreise sowie sonstige externe Kosten nicht ordnungsgemäß ermittelt. Pauschal wird in der Abwägung davon ausgegangen, dass es zu einem Wertverlust kommen könne (Abwägungsprotokoll, LEP-Änderung, Referenznr. 16-2). Es wird dargelegt, dass verschiedene Studien vorlägen, die zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen würden. Der Wert einer Immobilie hänge nicht nur von Fluglärmwirkungen ab. Auch Standortvorteile müssten berücksichtigt werden. Letztendlich wird der Belang in der Landesplanung mit dieser pauschalen Argumentation abgetan. Eine Ermittlung dessen, was der Wertverlust an Immobilien durch Fluglärm, Schadstoffbelastung, niedrige Überflughöhen für die Region bedeutet, wurde nicht vorgenommen. Hier ist von einem eklatanten Ermittlungsdefizit auf der Ebene der Landesplanung auszugehen. Vielmehr wurden Fragen im Zusammenhang mit Entschädigungen durch Wertverlust auf die Ebene der Planfeststellung verlagert. Die Planfeststellungsunterlagen lassen jedoch nicht erkennen, wie der Sachverhalt bezüglich der Wertverluste von Immobilien aufgearbeitet worden ist.

Durch ein neues Gutachten, welches vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegeben worden ist, ist nunmehr belegt, was von der Fraport AG im Erörterungstermin und bis heute bestritten wird. Das Gutachten von Prof. Hagedorn kommt zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme von 1 dB Lärm zu einer Wertminderung von 1% für Grundstücke führt. Dieses Ergebnis liege leicht höher als der Durchschnitt bestehender Studien für andere Flughäfen. Dieses Gutachten liegt seit November 2006 als vorläufiger Endbericht vor und wurde bereits durch die Fa. Infras, Forschung und Beratung (Markus Maibach), qualitätsgesichert. Den Einwendern liegt das Gutachten allerdings nicht vor, so dass eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Gutachten und den dort vorgenommenen Bewertungen nicht möglich ist.

Es wird **beantragt**,

dieses Gutachten über den Wertverlust von Immobilien von Prof. Hagedorn dem Planfeststellungsverfahren beizuziehen und den Einwendern durch Zusendung einer Kopie (möglichst in digitaler Form) zur Verfügung zu stellen.

Die Planfeststellungsunterlagen lassen jedoch nicht erkennen, wie der Sachverhalt bezüglich der Wertverluste von Immobilien aufgearbeitet worden ist. Die Einwender sind Eigentümer von Immobiliengrundstücken in vom Flughafen und Fluglärm betroffenen Gebieten. Durch den Flughafenausbau befürchten sie eine Eigentumsverletzung durch einen Wertverlust und einer nicht mehr freien Nutzungsmöglichkeit ihrer Immobilie. In einigen Kommunen muss befürchtet werden, dass ein Verkauf auf dem freien Markt

nicht mehr möglich sein wird. An den Beispielen der Kommunen Flörsheim, Nauheim und Kelsterbach soll dies verdeutlicht werden:

In **Flörsheim** wird es nicht nur wegen der Zunahme an Fluglärm zu einem enteignungsgleichen Eingriff ins Eigentum kommen, wenn die geplante Landebahn gebaut wird. Zwar werden wahrscheinlich die durch die Rechtsprechung bislang geforderten Lärmwerte von 70 dB(A) in Flörsheim nicht erreicht werden (vgl. hierzu die im Anhörungsbericht zitierten Gerichtsentscheidungen (S. 1767), jedoch treten weitere Momente hinzu, die dazu führen müssen, dass eine zumutbare Wohnsituation für die dort Betroffenen eintreten wird. Insbesondere die niedrigen Überflüge werden zu Angstzuständen und Verunsicherungen führen, die einen Aufenthalt im Freien unmöglich machen. Zum Leben gehört jedoch auch, dass Kinder draußen spielen müssen, eine Gartennutzung möglich sein muss und überhaupt die Außenbereiche nutzbar bleiben müssen. Dies kann nach dem Bau der geplanten Landebahn für die Einwander in Flörsheim nicht mehr gewährleistet werden.

In **Kelsterbach** wird es nicht nur eine Zunahme von Fluglärm geben. Mehrere weitere Faktoren werden hinzu treten, die ein Wohnen in wenigen hundert Metern Entfernung von der Landebahn unzumutbar machen. Hier sind vor allem die enorme Schadstoffbelastung zu nennen und die drastisch steigende Geruchsbelastung durch Kerosingestank. Die hier vertretenen Einwander werden nicht unmittelbar durch landende Flugzeuge überflogen, jedoch werden die erhebliche Reduzierung des Bannwaldes den Schutz vor den Auswirkungen des jetzigen Flughafens nehmen und die startenden Flugzeuge von der Startbahn 18 noch mehr tieffrequenten Lärm unmittelbar in das Wohngebiet schallen lassen. Hinzu werden die Fluglärmwirkungen der landenden Flugzeuge treten. All dies ist in den Planfeststellungsunterlagen völlig unzureichend dargestellt und bewertet worden. Bei der Betrachtung des Wertverlustes der Immobilien muss auch berücksichtigt werden, dass die geplante Landebahn wenige hundert Meter entfernt liegen wird. Kein Mensch kauft freiwillig in diesem Wohngebiet eine Immobilie bzw. investiert weiterhin in eine Immobilie, z.B. zur Erhaltung des Familienbesitzes. Wer kann, wird wegziehen, wie dies bereits bei einer Einwanderfamilie, die bislang vertreten worden war, geschehen ist. Eine vergleichbare Lage wird in Neu-Isenburg und Mörfelden-Walldorf, also den unmittelbar angrenzenden Kommunen auftreten.

In **Nauheim** wird die zusätzliche Belastung für die Einwander unerträglich. Dort wird es eine Lärmbelastung geben, wie sie heute bereits in Raunheim vorzufinden ist. In Flörsheim und Raunheim wird von der Antragstellerin das CASA-Projekt angeboten. Damit wird eingestanden, dass die Wohn- und Lebenssituation unerträglich ist.

In anderen Kommunen tritt verschärft die Gesamtbelastung durch Fluglärm und anderen Verkehrslärm auf. Auch die Zunahme Luftschadstoffbelastung kann dazu führen, dass ein Wohnen und Leben in den jeweiligen Kommunen unzumutbar wird.

Durch ein neues Gutachten, welches vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegeben worden ist, ist nunmehr belegt, was von der Fraport AG im Erörterungstermin und bis heute bestritten wird. Das Gutachten von Prof. Hagedorn kommt zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme von 1 dB Lärm zu einer Wertminderung von 1% für Grundstücke führt.

Dieses Ergebnis liege leicht höher als der Durchschnitt bestehender Studien für andere Flughäfen. Dieses Gutachten liegt seit November 2006 als vorläufiger Endbericht vor und wurde bereits durch die Fa. Infrac, Forschung und Beratung (Markus Maibach), qualitätsgesichert. Den Einwendern liegt das Gutachten allerdings nicht vor, so dass eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Gutachten und den dort vorgenommenen Bewertungen nicht möglich ist.

Es wird beantragt,

dieses Gutachten über den Wertverlust von Immobilien von Prof. Hagedorn dem Planfeststellungsverfahren beizuziehen und den Einwendern durch Zusendung einer Kopie (möglichst in digitaler Form) zur Verfügung zu stellen.

Die Wertminderungen sind jeweils anhand der Kommunen bzw. anhand einzelner Wohnsiedlungen zu ermitteln. Eine detaillierte Betrachtung ist erforderlich, weil in einer Gesamtschau zu ermitteln ist, von welchen Wertverlusten an Immobilien in der gesamten Region auszugehen ist, um diese Wertverluste für private Eigentümer den von der Antragstellerin geltend gemachten öffentlichen Belangen gegenüber zu stellen. Der Wertverlust an Immobilien bedeutet nicht nur für den einzelnen Eigentümer eine häufig nicht mehr tragbare Belastung (Alterssicherung geht verloren, etc.). Verkehrsminderungen, die über den Schutzbereich der Entschädigungsregelung des § 74 Abs. 2 Satz 3 HEVwVfG hinaus durch ein Planvorhaben ausgelöst werden, sind rechtlich nicht irrelevant. Hiervon geht offensichtlich die Anhörungsbehörde auf der Seite 1767 aus, wenn dort lediglich davon die Rede ist, dass Entschädigungen nur aufgrund unzumutbarer Lärmauswirkungen (70 – 75 db(A)) zu zahlen sind. Hier wird offenbar verkannt, dass der Wertverlust von Immobilien im Fachplanungsrecht auch zu einer Versagung der Planfeststellung führen kann, wenn die hierdurch ausgelösten privaten Belange als so gravierend bezeichnet werden müssen, dass sie den geltend gemachten öffentlichen Interessen am Ausbau des Flughafens entgegenstehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Berlin-Schönefeld Entscheidung (4 A 1073, Rdnr. 408) ausgeführt, dass die Beachtung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht von der Pflicht entbindet, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibe es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurückgetreten zu lassen. Ergibt sich jedoch aus dem Abwägungsgebot, dass die privaten Belange höher zu gewichten sind, liegt ein Abwägungsfehler vor, der zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen kann. Um dies beurteilen zu können, bedarf es einer umfassenden Ermittlung.

## **VI. Finanzierung des Flughafenausbaus**

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens sollte nach Angaben der Vorhabensträgerin

ursprünglich 3,2 Mrd. Euro betragen. Mittlerweile wird das Investitionsvolumen auf Rund 6 Mrd. Euro geschätzt. Aufgrund dieser drastischen Erhöhung der Ausbaurkosten ist fraglich, ob das Vorhaben für die Antragsstellerin finanziell tragbar sein wird. Es stellt sich weiterhin die Frage, ob das Vorhaben an sich noch wirtschaftlich ist und ob ein solches Vorhaben über die marktüblichen Finanzierungsmöglichkeiten finanziert werden kann. Soweit dies aus den Veröffentlichungen der Vorhabensträgerin bekannt geworden ist, ergeben sich die erhöhten Kosten zum einen aus der Verzögerung des Baubeginns bzw. der Inbetriebnahme der Landebahn sowie den aus ihrer Sicht notwendigen Ausgaben für die Verlagerung des Werkes Ticona. Beliefen sich die Kosten für den Kauf von Ticona ursprünglich auf 650 Mio. Euro, so wurde nunmehr bekannt, dass sich dieser Betrag nochmals um 20 Mio. Euro erhöht. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass das Investitionsvolumen im Vergleich zu den ursprünglichen Kostenschätzungen auf das Doppelte anwachsen wird. Das Vorhaben wäre nicht planfeststellungsfähig, wenn die Finanzierung erkennbare Mängel aufweisen würde.

Der Anhörungsbericht vom 29.09.2006, Seite 197) macht auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aufmerksam. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung zum Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 16.03.2006, 4A 1075.04, ausgeführt, die Art der Finanzierung sei nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, erkennbare Mängel der Finanzierbarkeit des Vorhabens dürfe die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht ignorieren. Eine Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar sei, sei unzulässig, ihr fehle die Planrechtfertigung. Die Planfeststellungsbehörde habe daher vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstünden.

Bislang hat die Vorhabensträgerin keinen Kostenplan für das Ausbaivorhaben vorgelegt. Lediglich Gesamtsummen wurden in der Öffentlichkeit bekannt. Auch in den Geschäftsberichten der Fraport AG sind keine genaueren Daten enthalten. Eine vorausschauende Beurteilung von Seiten der Planfeststellungsbehörde, ob diesem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen, ist daher nicht möglich. Zwar wird im Geschäftsbericht 2006 von der Antragsstellerin behauptet, dass die Finanzierung des Ausbaivorhabens aufgrund ihrer Kreditwürdigkeit gewährleistet sei. Allerdings liegen ausreichend Anhaltspunkte vor, weshalb dies nicht plausibel ist.

Der Alternativenvergleich in der Konfigurationsanalyse, A3 ist auch deshalb fehlerhaft vorgenommen worden, weil ein Kriterium die Ermittlung der Kosten für die Alternativen gewesen ist. Wie aus Seite 103), A3 hervorgeht, wurden die Kosten für die Landebahn Nordwest auf 236,9 Mio. Euro geschätzt. Aus dieser Kostenübersicht ist zu entnehmen, dass entgegen der Darstellung der Vorhabensträgerin nicht bereits die 200 Mio. Euro für die Hindernisbeseitigung eingestellt worden sind. Die Position 6, die die Kosten für die Hindernisbeseitigung einstellt, beläuft sich lediglich auf 14,6 Mio. Euro. Werden die für die Ticona-Verlagerung zu zahlenden 670 Mio. Euro hinzugerechnet, wird schnell klar, dass die Landebahn Nordwest die weitaus teuerste Variante ist. Die Kostenermittlungen führen zurück auf das Raumordnungsverfahren, in dem bekanntermaßen die Problematik, die aus Störfallgesichtspunkten zu behandeln gewesen wäre, im Raumordnungsverfahren noch nicht behandelt worden ist. Da auch die jetzt

vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nach wie vor davon ausgehen, dass ein Nebeneinander von Landebahn und Ticona möglich sein soll, fragt sich im Zusammenhang mit der Kostenlast, die für die Vorhabensträgerin durch den Kauf von Ticona zu tragen ist, wie eine solche finanzielle Belastung für ein Unternehmen noch zu tragen ist. Festzuhalten bleibt, dass die Northwest Landebahn die teuerste Variante unter den drei geprüften Varianten darstellt.

Aus dem Konzern-Lagebericht, welcher am 28.03.2006 veröffentlicht worden ist, geht hervor, dass die finanzielle Belastung, die durch einen Flughafenausbau in der beantragten Weise auf die Fraport AG zukommen würde, weitgehend über Kredite oder einem erneuten Börsengang finanziert werden müsste.

Alleine aus einem Jahresüberschuss in Höhe von 228,9 Mio. Euro sind die anstehenden Belastungen nicht zu finanzieren. Das Eigenkapital wird für das Jahr 2006 mit 2,3 Mrd. Euro angegeben (Seite 41 des Konzern-Lageberichts). Schon hieraus wird deutlich, dass ein Investitionsprojekt in Höhe von 4-6 Mrd. Euro für dieses Unternehmen erhebliche finanzielle Risiken in sich birgt. Die wirtschaftlichen Risiken werden auf Seite 77) des Konzern-Lageberichts verharmlosend dargestellt. Immerhin wird dort Folgendes eingeräumt:

„Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Ende 2004 und in 2006 Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und dass zu den Abschlusszeiten am marktvorherrschende niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Das hätte zur Folge, dass Drohverlustrückstellungen zu bilden sind. Im Falle einer Glattstellung Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin gebildeten Drohverlustrückstellungen realisiert.“

Weitere Risiken werden auf Seite 26) benannt. Allerdings werden dort im Wesentlichen nur die Risiken genannt, die dadurch entstehen könnten, dass es entweder zu einem Nicht-Ausbau oder zu weiteren Verzögerungen des Ausbaus kommen wird. Das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Weg sei nicht auszuschließen. Es wird dann weiter ausgeführt, dass es in diesem Zusammenhang zu weiteren finanziellen Mehrbelastungen kommen kann. Es werden aber weder Maßnahmen genannt, wodurch solche finanziellen Mehrbelastungen kommen könnten, noch werden Zahlen genannt. Dies müsste im Hinblick auf die weitere Finanzierungssituation des Ausbauvorhabens von der Planfeststellungsbehörde ermittelt werden. Die Fraport AG führt dann weiter aus, dass die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbotes ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn zu beachten seien. Diese sehe u. a. Maßnahmen für passiven

Schallschutz an Gebäuden und Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor. Auch hier ist klärungsbedürftig, welche Beträge die Fraport AG in Bezug auf die Umsetzung des Mediationspaketes in ihrem Kostenplan zum Ausbau des Frankfurter Flughafens eingestellt hat. Nur wenn diese Zahlen genannt werden, kann geprüft werden, ob der Kostenplan auf realistischen Annahmen beruht, oder ob erhebliche Mehrkosten aufgrund anderweitiger Schallschutzkonzepte beziehungsweise der Finanzierung von Folgemaßnahmen wie z. B. die Anbindung der S7 an das Terminal 3 oder die Anbindung der Regionaltangente West an den Fernbahnhof von diesen Kostenschätzungen umfasst sind.

Leider wird an keiner Stelle des Konzern-Lageberichts dargestellt, in welcher Höhe Kredite aufgenommen werden. Insbesondere fehlt eine Darstellung, wie die aufgenommenen Kredite zurückgezahlt werden sollen. Alleine durch einen Umsatzerlös in Höhe von ca. 200 Mio. Euro pro Jahr erscheint dies als unrealistisch.

Das Ausbauvorhaben birgt noch weitere Kostenrisiken, die bislang noch nicht öffentlich diskutiert worden sind. So dürfte als gesichert gelten, dass das Tanklager in Raunheim ebenso von der Antragsstellerin gekauft werden muss. Denn hier stellt sich in verschärfter Form die Problematik, die aus § 50 BImSchG bzw. der Seveso-II-Richtlinie resultiert. Um welche Beträge es sich hierbei handeln könnte, konnte der Rechtsvertreter bei der Anhörung im Landtag (vgl. hierzu das Wortprotokoll vom 15.02.2007) noch nicht benennen.

Inwieweit die vom RDF geführten Verhandlungen zum sog. „Anti-Lärm-Pakt“ mit den Kommunen zu weiteren finanziellen Belastungen führen, müsste abgeschätzt werden. In der Diskussion befinden sich Lärmschutzmaßnahmen, die zu Betriebseinschränkungen führen können. Inwieweit durch weitere Betriebsbeschränkungen die Rentabilität des Ausbaus in Frage gestellt werden muss, müsste überprüft werden. Hierzu müssten jedoch detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnungen erfolgen.

Weitere Kostenlasten resultieren aus den zahlreichen Monitoring Verpflichtungen, sollte es zu einem Ausbau kommen. Hier sind insbesondere zu nennen: Risikomanagement bezüglich des Vogelschlagrisikos, Monitoring im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Naturschutzbereich, Luftschadstoffmonitoring, etc.. Diese Belastungen dürften sich kostenmäßig aufsummieren, so dass die Rentabilität der geplanten Landebahn in Frage steht.

Unter diesem Gesichtspunkt ist weiterhin zu beachten, dass die geplante Landebahn bzw. das gesamte Bahnsystem auf dem Frankfurter Flughafen im Ausbaufall nur eingeschränkt nutzbar sein wird. Es stellt sich daher die Frage, ob von einer Rentabilität ausgegangen werden kann,

- wenn es zu der beantragten Nachtflugbeschränkung kommen wird,
- wenn die geplante Landebahn Nordwest zeitweilig aufgrund des Vogelschlagrisikos gesperrt werden muss,
- wenn auf der geplanten Landebahn bestimmte Flugzeugtypen nicht fliegen dürfen,



- wenn Flugrouten von den Luftverkehrsgesellschaften aufgrund der Fluglärmproblematik nicht geflogen werden dürfen und hierdurch wiederum erhöhte Betriebskosten resultieren,
- wenn durch sonstige Restriktionen der flugbetriebliche Ablauf eingeschränkt werden wird.

Diese Maßnahmen, werden erhebliche finanzielle Folgewirkungen haben, die in einer Gesamtbilanzierung zu berücksichtigen sind.

Festzuhalten bleibt, dass die Antragsstellerin bislang der Verpflichtung aus § 40 I Nr. 3 LuftVZO nicht nachgekommen ist. Ein Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Bezug auf den Flughafenausbau, wurde bislang nicht vorgelegt. Weiterhin kann als Zwischenergebnis festgehalten werden, dass die dem Alternativenvergleich zugrundeliegende Kostenschätzung veraltet ist. Hier haben sich in jüngster Zeit gravierende Änderungen ergeben, die eine erneute Variantenprüfung erforderlich macht. Dies auch insbesondere vor dem Hintergrund, dass zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der LEP-Änderung die Kosten für den Kauf von Ticona bei der Auswahl der Varianten noch keine Rolle gespielt haben. Hier haben sich neue Sachverhalte ergeben, die die Planfeststellungsbehörde auf jedem Fall zu berücksichtigen hat.

Durch die insbesondere im Erörterungstermin vorgetragenen Argumente (vgl. hierzu Seite 196 bis Seite 197 des Anhörungsberichtes vom 29.09.2006) ergeben sich ausreichend Anhaltspunkte für die Planfeststellungsbehörde, diesen Aspekten nachzugehen und von der Antragsstellerin

1. einen detaillierten Kostenplan
2. eine betriebswirtschaftliche Analyse der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens
3. eine finanzwirtschaftliche Analyse über die langfristige Finanzierbarkeit des Ausbaivorhabens

zu fordern.

Ohne eine entsprechende Aufarbeitung ist das Vorhaben nicht auf seine Genehmigungsfähigkeit hin zu überprüfen bzw. ist die Genehmigung zu versagen.

**VII.**

Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen weisen gravierende Mängel auf und müssen zur Neubearbeitung an die Antragstellerin zurückverwiesen werden. In einem anzuberaumenden Erörterungstermin sind wir gerne bereit unsere Einwendungen zu erläutern und in einen fachlichen Austausch einzutreten. Es wird ausdrücklich nochmals auf die von den Kommunen, die der ZRM angehören, erstellten Gutachten verwiesen und deren Inhalte zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht. Sollten die entsprechenden Gutachten nicht vorliegen, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin

Anlagen:

1. Einwendung von Winfried Klein und Christa Willich-Klein
2. Satzung der IAGL

## Inhaltsverzeichnis

<b>I. Verfahrensaspekte</b>	<b>5</b>
1. Anträge	5
2. Unklarheiten über das Planfeststellungsverfahren	7
3. Anstoßfunktion nicht erfüllt	9
4. Fehlerhafte Pläne	11
<b>II. Auswirkungsprognosen fehlerhaft</b>	<b>13</b>
A. Kapazität fehlerhaft ermittelt	13
1. Ausblick auf 2025 – Zugrundegelegter Planungshorizont	13
2. Planbare Kapazität	16
2.1 Koordinierungseckwert lässt mehr Flugbewegungen zu	16
2.2 Ableitung des Koordinierungseckwertes unklar	20
B. Fehlerhaften Planungsnullfall zugrunde gelegt	24
1. Bestimmung der „Grenzkapazität“ fehlerhaft	24
2. Rechtlich ungeklärte Bestandssituation	25
2.1 Keine Fiktionswirkung nach § 71 LuftVG für den Frankfurter Flughafen	26
2.2 Andere Genehmigungen führen nicht zu einem „fachplanerischen Gestattungszustand“	27
2.3 A-Hof-Bebauung	27
C. Planungsgrundlagen fehlerhaft	29
1. Widerspruch zwischen G8 und Planungsgrundlagen	32
2. Fehlende Übereinstimmung zwischen AzB-Flugzeuggruppen und DES	34
D. Vogelschlagrisiko verkannt	36
1. Antragstellerin bestätigt erhöhtes Vogelschlagrisiko	37
2. Monitoring zum Vogelschlag	39
3. Öffnung des Mönchwaldsees	41
3.1 Der Vorhang	44
3.2 Technische Ausstattung des „Vorhangs“	45
3.3 Schutzwirkung	44
3.4 Auswirkungen eines solchen Vorhangs	45
4. Schließung der Deponien falsch bewertet	45
5. Größere Attraktivität des Mönchwaldsees durch den Ausbau	46
<b>III. (Umwelt-)Auswirkungen fehlerhaft ermittelt</b>	<b>47</b>
A. Luftschadstoffbelastung, Fluglärm und Sicherheit	47
1. Planungsgrundlagen für die Ermittlung von Umweltauswirkungen fehlerhaft	47
1.1 Veränderte Belegung der Flugrouten	47
1.2 Routenbeschreibungen	48
1.3 Routenbelegung Planungsfall 2020	48
1.4 DES-Flugstreckenbeschreibungen	52
1.5 Südwestabdrehende Routen (Südumfliegung)	52
1.6 Mittlere Betriebsrichtungsverteilung	54
1.7 Freie Wahl der Betriebsrichtung größer als 50 %	55
1.8 Weitere Einwendungen zu den Planungsgrundlagen	58

<b>2.</b>	<b>Fluglärm Auswirkungen</b>	<b>61</b>
2.1	Anforderungen an ein Schutzkonzept	61
2.2	Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz	70
2.3	Ermittlung des Fluglärms fehlerhaft	73
2.3.1	Fluglärm im Ist-Zustand	74
2.3.2	Tonalität der Geräusche	80
2.3.3	Gesamtbelastung fehlerhaft ermittelt	80
2.3.4	Fluglärmbelastung ohne Nachtflugverbot	81
<b>3.</b>	<b>Fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffbelastung</b>	<b>81</b>
3.1	In den Gutachten festgestellte Grenzwertüberschreitungen	81
3.2	Bauimmissionen	83
3.3	Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen	84
3.4	Methodische Mängel der Prognosen zur Luftschadstoffbelastung	84
3.5	Klimaschutz	84
3.6	Vorbelastung fehlerhaft ermittelt	86
3.6.1	Fehlerhafte Ermittlung der kleinräumigen Vorbelastung	86
3.6.2	Fehlerhafte Prognose der zukünftigen Gesamtbelastung	89
3.7	Gesamtbelastungsstudie Luftschadstoffe erforderlich	91
3.8	Umweltverträglichkeitsstudie	92
3.9	Zusatzbelastung aufgrund der Steigungen unzureichend ermittelt	92
<b>4.</b>	<b>Auswirkungen auf das lokale und globale Klima</b>	<b>94</b>
4.1	Mangelnde Berücksichtigung des globalen Klimawandels in der Planfeststellung	94
4.2	Luftverkehr und CO <sub>2</sub> -Emissionen	94
4.3	CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Frankfurter Flughafen	95
4.4	BUND-Hessen und Klimawandel	97
4.5	Klimaschutz ist das „Gebot der Stunde“	98
4.6	Einwendungen zu dem Gutachten G3	99
4.6.1	Falsche Darstellungen in den Abbildungen der Stellungnahme	99
4.6.2	Bebauung „Gateway Gardens“	100
4.6.3	Weitere Einwendungen	100
4.6.4	Anpassung an den Klimawandel	100
4.7	Flugklimatologische Auswirkungen	101
4.8	Ozon	101
<b>5.</b>	<b>Fehlerhafte Geruchsprognose</b>	<b>102</b>
5.1	Nichtanwendung der GIRL	102
5.2	Fehlerhafte Ermittlung des IST-Zustandes	103
5.3	Fehlerhafte Ermittlung des Planfalles	104
<b>6.</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>104</b>
6.1	Absturzrisiko	104
6.2	Wirbelschleppen	106
6.3	Weitere Sicherheitsbelange	107
<b>7.</b>	<b>Auswirkungen auf die Waldbestände rund um den Frankfurter Flughafen</b>	<b>107</b>

<b>B. Auswirkungen landseitige Verkehrsanbindung</b>	<b>107</b>
1. Einwendungen zur Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt/Main	108
1.1 Unklare Angaben über die hauptsächlichen Datengrundlagen	109
1.2 Verkehrsbelastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes	110
1.3 Nichtberücksichtigung der Ziele der LEP-Änderung	111
1.4 Modal-Split-Berechnungen	112
1.5 Verkehrserzeugung und – verteilung	113
2. Einwendungen zum G9.1 – landseitiger Verkehr	116
2.1 Mangelnde Transparenz der Prognosegrundlagen	117
2.2 Verkehrsaufkommen flughafenaffiner Nutzungen	120
2.3 Auswirkungen zum landseitigen Verkehrsaufkommen des Flughafen-Fernbahnhofes	122
3. Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln reicht nicht aus	122
3.1 Regionaltangente West (RTW)	123
3.2 Anbindung des Terminal 3 mit der S 7	124
3.3 Weitere ÖPNV-Anbindungen	125
4. Ruhender Verkehr	125
4.1 Methode der Berechnung der PKW-Stellplätze	126
4.2 Geplantes Parkhaus westlich des Fernbahnhofes	127
5. Unzureichende Verkehrsabwicklungsqualität	128
<b>IV. Fehlerhafte Alternativenprüfung</b>	<b>129</b>
1. Fehlerhafte Alternativenprüfung in der LEP-Änderung	129
1.1 Prognosehorizont für LEP-Änderung zu kurz	130
1.2 Betriebliche Regelungen, insbesondere Nachtflugverbot <sup>134</sup>	
1.3 Fehlerhafte Planungsgrundlage auch im LEP-Änderungsverfahren?	137
2. Fehlerhafter Alternativenprüfung in den Planfeststellungsunterlagen	137
2.1 Alternativenprüfung der Antragstellerin	137
2.1.1 Neuberechnung der „praktischen Kapazität“ für alle Varianten	138
2.1.2 „Bedarfsgerechter Ausbau“ mit Nordwestvariante nicht möglich	138
2.1.3 Hub-Funktion	139
2.1.4 Kosten für die Varianten	140
2.2 Alternativenvergleich nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL	
3. Länge der Landebahn nicht begründet	142
<b>V. Keine überwiegenden öffentlichen Interessess am Ausbau des Frankfurter Flughafens</b>	<b>145</b>
A. Keine überwiegenden öffentlichen Interessen	145
1. Verkehrsbedarf begründet kein öffentliches Interesse	
1.1 Die Versorgung der Bundesrepublik Deutschland mit Flughafeninfrastruktur	146
1.2 Ableitung des Verkehrsbedarfs für den Frankfurter Flughafen fehlerhaft	147

---

1.3	Verkehrsbedarf auf dem bestehenden Bahnsystem zu befriedigen	150
1.4	Szenario unter anderen Annahmen	157
2.	Keine Bedarfsplanung für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur	158
2.1	Flughafenkonzept der Bundesregierung	158
2.2	Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland	159
3.	Ermittlungsdefizite und Methodenkritik	160
4.	Flächenbedarf für Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Mark- und Gundwald besteht nicht	143
4.1	Flächenbedarf	164
4.2	Flugbetriebsflächen	165
4.3	Frachtfächenprognose	166
4.4	Passagieranlagen Nord	168
4.5	Wartungsanlagen	168
4.6	Terminal 3	169
4.7	Parkierungsanlagen	171
4.8	Flughafen als Immobilienstandort	171
B.	Zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses hinsichtlich der Arbeitsplatzentwicklung und positive Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft liegen nicht vor	173
C.	Wertverlust von Immobilien im vom Fluglärm betroffenen Gebiet	185
<b>VI. Wirtschaftlichkeit des Vorhabens</b>		<b>187</b>