

Zusammenfassende Darstellung der Klage der von IAGL unterstützten Klägerinnen und Kläger

Für 50 Privatpersonen wurde am 25.02.2008 Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens eingereicht. Die Wohnsitze der Kläger liegen rund um den Flughafen und spiegeln damit alle Betroffenheiten wieder, die ausbaubedingt auf die Rhein-Main-Region zukommen.

Diese Klage wurde auf ca. 400 Seiten begründet. Die Begründung wurde dem Gericht am 07.04.2008 übersandt.

Aufgrund des unausgewogenen Schallschutzkonzeptes und weiterer gravierender Fehler des Planfeststellungsbeschlusses wurde für 16 Kläger ein Eilantrag gestellt und begründet. Ein solcher Eilantrag hat zum Ziel, dass die Fraport AG gerichtlich daran gehindert wird, den Planfeststellungsbeschluss zu vollziehen, also vollendete Tatsachen schafft, bevor die Gerichte über die Klagen entschieden haben.

In der Klagebegründung wird dargelegt, dass der Planfeststellungsbeschluss **an erheblichen Verfahrensfehlern** leidet:

1. Es wurden Nachtflüge zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr zugelassen, obwohl die Fraport AG ein Verbot von Nachtflügen in dieser Zeit beantragt hatte. Das Land Hessen hat den Betrieb des Flughafens damit über den an den Antrag der Fraport AG hinausgehend zugelassen. Bereits aufgrund dieses Verstoßes gegen einen grundlegenden Verfahrensgrundsatz ist der Bescheid offensichtlich rechtswidrig.
2. Das Abrücken von dem Nachtflugverbot stellt eine wesentliche Änderung des beantragten Vorhabens dar, welche zwingend eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfordert hätte. Eine solche wurde jedoch nicht durchgeführt.

3. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt gegen das „Bestimmtheitsgebot“. Dieses besagt, dass einem Genehmigungsbescheid das Ausmaß und der Umfang von Bau und Betrieb des Vorhabens eindeutig und unzweifelhaft zu entnehmen sein muss. Dies ist vorliegend in Bezug auf die Betriebsregelungen (Nachtflüge) und in Bezug auf den Lärmschutz nicht der Fall.

Aufgrund dieser schwerwiegenden Formfehler ist der Planfeststellungsbeschluss nach unserer Überzeugung nichtig, d.h. von vornherein unwirksam.

In einem zweiten Schritt legen wir dem Verwaltungsgerichtshof dar, dass das Land Hessen mit dem Planfeststellungsbeschluss **gegen zwingende Vorgaben** des Landesentwicklungsplans und der Landesplanung **verstößt**. Das in diesen rechtlich verbindlichen Plänen zum Ausdruck gebrachte politische Versprechen „Ausbau des Flughafens nur mit Nachtflugverbot“ wird vom Planfeststellungsbeschluss missachtet.

Ferner steht die Ausbaugenehmigung in klarem Widerspruch zu den Maßgaben des vorherigen Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der Startbahn West; damals wurde ausdrücklich erklärt, dass es keinen weiteren Ausbau des Flughafens über dessen Betriebsgelände hinaus geben werde.

Als dritte Ebene der Klagebegründung dargelegt, dass die **Abwägungsentscheidung** des Landes Hessen für den Ausbau des Frankfurter Flughafens in vielerlei Hinsicht **rechtswidrig** ist. Im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung hat das Land Hessen das Gebot der gerechten Abwägung zu beachten. Danach sind alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Eine solche gerechte Abwägung hat nicht stattgefunden. Eine klare Verletzung des Abwägungsgebotes ergibt sich nach unserer Auffassung aus folgenden Punkten:

1. **Dem Planfeststellungsbeschluss liegt kein ausgewogenes Schallschutzkonzept zugrunde:**

Das neue Gesetz zum Schutz vor Fluglärm, auf das das Land Hessen zum

Schutz der Anwohner des Flughafens im Wesentlichen verweist, ist nicht geeignet, tatsächlich einen hinreichenden Schutz für die Anwohner des Frankfurter Flughafens zu erreichen.

Bei der Ermittlung und der Bewertung von Fluglärm und dessen Auswirkungen auf die betroffenen Anwohner sind fehlerhafte Erkenntnisse und Methoden angewandt worden. Zum einen hätten tatsächlich höhere Lärmpegel berechnet werden müssen. Zum anderen hätten die unterschiedlichen Schwellen, ab denen mit empfindlichen Auswirkungen bei den Lärmbetroffenen zu rechnen ist, nach neuesten lärmmedizinischen Erkenntnissen deutlich geringer angesetzt werden müssen.

Schließlich ist selbst nach dem Schutzkonzept, welches die Fraport AG und das Land Hessen zugrunde legen, davon auszugehen, dass verschiedene Schutzstandards nicht eingehalten werden können. Ein ausreichender Gesundheitsschutz liegt dem Planfeststellungsbeschluss nicht zugrunde.

2. Den Fluglärmwirkungen hätte die planbare Kapazität von 900.000 Flugbewegungen zugrunde gelegt werden müssen:

Den Lärmberechnungen liegen zudem bestimmte Annahmen über die Anzahl der Flugbewegungen zugrunde. Auch diese Annahmen sind nicht zutreffend. Realistischer Weise ist mit deutlich mehr Flugbewegungen zu rechnen. Dies wirkt sich wiederum auf die Lärmberechnungen aus; je mehr Flugbewegungen, umso höher der Lärm.

3. Fluglärmbelastungen in der Nacht unzureichend ermittelt;

Kein Bedarf für Nachtflüge

Die Zulassung von Nachtflügen, die schon verfahrensrechtlich zu einem massiven Fehler führt, wird auch im Rahmen der Abwägung angegriffen. Denn die Schlussfolgerungen, die die Fraport AG und das Land Hessen aus der Zulassung von Nachtflügen ziehen, z.B. dass diese keine nennenswerten Auswirkungen auf die Nachtruhe der Bevölkerung hätten, ist schlicht falsch. Darüber hinaus ist auch die Rechtfertigung von Nachtflügen als grob fehlerhaft anzusehen, da es keinen sog. standortbezogenen Bedarf an Nachtflügen gibt.

4. Luftschadstoffbelastung unzureichend in die Abwägung eingestellt

Der Schutz der Bevölkerung, der im Rahmen der Abwägung eine wesentliche Rolle spielt, wird auch nicht im Hinblick auf die Zunahme der Luftschadstoffbelastung hinreichend ermittelt und bewertet. Auch hier sind für die Fraport AG allzu günstige Werte und Berechnungen angesetzt worden.

4. Ferner werden sonstige **Sicherheitsrisiken**, wie etwa das Risiko eines Flugzeugabsturzes, nicht mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung eingestellt. Der Standort im Kelsterbacher Wald in der Nähe des Mains sowie des Mönchwaldsees ist für die Landebahn ungeeignet und hätte aufgrund der Vogelschlaggefahren nicht genehmigt werden dürfen.
5. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt weiterhin **gegen zwingendes europäisches Naturschutzrecht**, indem er unzulässigerweise das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald vollständig zerstört und weitere geschützte Gebiete erheblich beeinträchtigt.
6. Schließlich hat das Land Hessen nicht ausreichend ermittelt, welche negativen finanziellen Folgen, insbesondere **Immobilienwertverluste in der Region** aufgrund der Zunahme des Fluglärms entstehen werden.

Die Bagatellisierung der Auswirkungen des Flughafenausbaus zieht sich wie ein roter Faden durch den gesamten Planfeststellungsbeschluss. Hieraus ergibt sich, dass die Abwägung einseitig zu Lasten der Betroffenen getroffen worden ist.

Demgegenüber werden die Interessen der Luftverkehrswirtschaft als derart übergewichtig diesen Belastungen im Planfeststellungsbeschluss gegenüber gestellt. Dem wurde in der Klageschrift vehement entgegengetreten. Weder besteht die im Planfeststellungsbeschluss prognostizierte Gefahr, dass die Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens verloren gehen würde noch wird es die Arbeitsplatzeffekte und positiven Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft geben. Diese Belange werden in fehlerhafter Weise deutlich überbewertet.

U. Philipp-Gerlach

Frankfurt, den 14.04.2008