

Stellungnahme ROV

377/99HA10 - NS

03. April 2002

D2\D605

I. Fehlerhafter Ansatz / Prognosenullfall

Bei der Beschreibung des Vorhabens wird in der Zusammenfassung (Unterlage 0, Band 1) zwischen der Ist-Situation 2000 (Blatt 63), dem Prognosenullfall 2015 (Blatt 65) sowie den drei Planungsfällen, Vorzugsvariante Nord-West (Blatt 66), Variante Süd (Blatt 69) und Variante Nord-Ost (Blatt 70) unterschieden. Bei der Ist-Situation wird lediglich ein bestimmter Ausbauzustand des Flughafens, bezogen auf Start- und Landebahnen, Gebäude, Abstellpositionen, Flugbetriebsflächen, Cargo-Bereiche, Feuerwehreinrichtungen beschrieben. Wie diese Ist-Situation entstanden ist, wird verschwiegen. Ein Bezug zu bestehenden Genehmigungen wird nicht hergestellt. Gerade weil die ordnungsgemäße Genehmigung aller Flughafeneinrichtungen in letzter Zeit mehrfach und mit beachtlichen Erwägungen in Frage gestellt wurde, kann über dieses Problem angesichts der Raumbedeutsamkeit der Gesamtanlage Flughafen Frankfurt am Main nicht hinweggegangen werden. Ein Flughafen, dessen bauliche Anlagen Genehmigungsmängel aufweisen, ist nicht allein deshalb von jedem künftigen Ausbau ausgeschlossen. Ein weiterer Ausbau setzt aber voraus, daß zuvor auch die bestehenden Genehmigungslücken aufgearbeitet und geschlossen werden können. Im Bauordnungsrecht gilt, daß die Genehmigung für einen Schwarzbau nur dann erteilt werden kann, wenn das gesamte Bauvorhaben zur Genehmigung gestellt wird. Die Rechtsordnung kann im Fall von Erweiterungen - seien sie planfeststellungs- oder lediglich baugenehmigungsbedürftig - über bisherige rechtswidrige Zustände nicht hinwegsehen. Obwohl die Rechtmäßigkeit des gegenwärtigen Flugbetriebes in mehreren gerichtlichen Verfahren seit Monaten mit beachtenswerten Argumenten in Frage gestellt wird, gehen die Antragsunterlagen

über dieses grundlegende Problem hinweg. Die Frage der Rechtmäßigkeit der heutigen Flugbewegungen wurde nicht zum Gegenstand der Vergleichsbetrachtungen gemacht. Es wurde lediglich erklärt, ausgehend von der Ist-Situation 2000 würden für das Jahr 2015 auf der Basis der derzeit absehbaren Kapazitätsgrenze von 500.000 Flugbewegungen pro Jahr folgende Zunahmen prognostiziert: Das Aufkommen der Passagiere soll sich von 49,4 auf 58,4 Mio. (18 %) erhöhen, Fracht/Post einschließlich Transit sollen um 63 % zunehmen, die Flugbewegungen sollen von 458.731 auf 500.000 (9 %) im Jahre 2015 steigen. Für die Bewältigungen der Verkehrsmengen seien Anpassungsmaßnahmen an dem bestehenden Flughafengebäude erforderlich. Alle Maßnahmen innerhalb des heutigen Flughafengeländes würden unter Nutzung der Flächen der US-Airbase erfolgen, die bis Ende 2005 vollständig an Fraport übergeben werde. Im Südbereich bestünde die Möglichkeit der Neuordnung in die Teilbereiche Satellit-Süd, Cargo-City-Süd und Flugwartung-Süd.

Alle diese geplanten Neubaumaßnahmen waren überhaupt nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens. Sie rücken jetzt in das Zentrum der Betrachtungen, weil ohne das sog. Terminal 3 auch bei Durchsetzung einer neuen Start-/Landebahn der zusätzliche Verkehr überhaupt nicht bewältigt werden könnte. So rückt durch die Hintertür ein Terminal für 25 Mio. Fluggäste als Prognosenullfall in das Raumordnungsverfahren.

Im Teilbereich Satellit-Süd bilden die neuen Passagieranlagen den Schwerpunkt. Das geplante Satellitengebäude soll mit einem Gepäck-Tunnel, der die beiden parallelen Start- und Landebahnen unterquert, an das Terminal 1 angeschlossen werden. Die landseitige Verkehrserschließung über Straßen und Schienen soll ausschließlich über den Nordbereich erfolgen. Das Satellitengebäude benötige deshalb keine eigenen langzeitigen Verkehrsverbindungen. Ebenfalls in den Teilbereich Satellit-Süd würden die neuen Anlagen der allgemeinen Luftfahrt integriert. Die Realisierung der vorgenannten Maßnahmen im Südbereich erfordere Anpassungen des Rollwegesystems.

Schon diese Beschreibung der Antragstellerin verdeutlicht, daß der Prognosenullfall 2015 mit der Ist-Situation 2000 nichts zu tun hat. Während das Ausbauprogramm der FAG 1995 noch überhaupt keine Veränderungen am Start- und Landebahn-system vorsah, vielmehr nur Änderungen bei den Rollwegen beinhaltete und deut-

lich auf langzeitige Ausbaumaßnahmen verwies, die dringend notwendig seien, um die angestrebten Flugbewegungszahlen zwischen 430.000 und 460.000 zu erreichen, knüpft der Prognosenullfall an diese Betrachtungsweise an, weist aber lediglich eine Steigerung der Flugbewegungszahlen auf 500.000 aus, die in keinem Verhältnis zu dem erst jetzt vorgestellten Ausbau des Satelliten-Süd steht, der nach den späteren Darlegungen alleine eine Abfertigung von bis zum 25,0 Mio. Passagieren erlauben soll. Dies sind mehr Passagiere, als sie gegenwärtig durch den gesamten Flughafen München II in einem Jahr abgefertigt werden. Es wird aber völlig offengelassen, ob alleine der Ausbau des Satelliten-Süd geeignet sein soll, um die Zahl von 500.000 Flugbewegungen zu erreichen. Vergleicht man die jetzige Darstellung mit den Unterlagen der damaligen FAG aus dem Jahre 1995, dann ergibt sich durch die Maßnahmen, die 1995 beschrieben und anschließend baulich ausgeführt worden sind, eine Steigerung der Flugbewegungszahlen um über 80.000 jährlich. Für das neue Terminal 3, das Bestandteil des Satelliten-Süd werden soll, sollen alleine insgesamt 75 neue Positionen, davon 50 Andock-Positionen am Gebäude (Terminal) geschaffen werden. Vergleicht man dies mit den Zahlen der FAG im Jahr 1995, dann weist schon die hohe Zahl dieser möglichen Andock-Positionen am Gebäude selbst darauf hin, daß eine derartige Investition überhaupt nur dann sinnvoll ist, wenn mit der künftigen Nutzung des Gebäudes eine erhebliche Erweiterung der Flugbewegungszahlen möglich ist. Der sog. „Prognosenullfall“ ist also in Wirklichkeit ein „Prognoseausbaufall“, der jede Ausbauvariante begleiten muß, wenn stündlich 120 Flugbewegungen kapazitätsmäßig abgewickelt werden sollen. Ein Vergleich der baulichen Anlagen zwischen 1995 und dem angedachten Prognose-nullfall läßt von vornherein erhebliche Zweifel daran aufkommen, ob die Flugbewegungszahl mit 500.000 jährlich im Jahre 2015 auch nur annähernd realistisch ist. Im übrigen wird nicht detailliert und differenziert mitgeteilt, welche baulichen Maßnahmen in jedem Falle bis zum 2015 errichtet werden müssen, um das Ansteigen der Flugbewegungszahlen zu ermöglichen. Ausgeschlossen ist dagegen, daß ein Terminal 3 für 25 Mio. Passagiere (Volumen München II) gebaut wird, um bei einer wirklichen „Nullvariante“ im Bereich Start/Landebahn die heutigen Bewegungszahlen nur um knapp 40.000 bis zum Jahr 2015 anzuheben (460.000 : 500.000). Für 40.000 Flugbewegungen mehr im Jahr wird das Terminal 3 nicht gebaut.

Da der Koordinierungseckwert entsprechend den Aussagen im Generalausbauplan 1995 von 78 auf 80 angehoben wurde und allein schon dadurch eine Zunahme des Flugverkehrs theoretisch möglich ist, die Kontingentierungsregelung des Hess. Ver-

kehrministers darüber hinaus während der Nachtzeit etwa 300 Flugbewegungen zulässt, die gegenwärtig nur etwa zur Hälfte ausgeschöpft werden, lässt all dies vermuten, daß bei einer optimalen Ausbildung des Rollwegesystems 500.000 Flugbewegungen schon jetzt jährlich abzuwickeln sein werden, ohne daß ein weiterer Ausbau eines Süd-Satelliten erforderlich ist. Wird das Terminal 3 im Bereich des Süd-Satelliten aber tatsächlich gebaut, ist damit zu rechnen, daß die Flugbewegungszahl von 500.000 Bewegungen im Jahre 2015 völlig unrealistisch ist. Bereits deswegen sind die Aussagen für den Prognosenullfall abwegig und absurd.

Im Straßenverkehrsrecht ist anerkannt, daß beim Ausbau von Straßen eine Abwägung stattzufinden hat und daß in diese Abwägung auch die sogenannte Nullvariante in die Überlegungen einzubeziehen ist (BVerwG vom 28.2.1996 zu § 17 FernStrG = Buchholz 407.4 Nr. 110 zu § 17 FernStrG). Diese Nullvariante, die etwas völlig anderes ist als der von Fraport neu erfundene Prognosenullfall, geht davon aus, daß ein Ausbau gerade nicht erfolgt. Es wird verglichen, wie sich der Verkehr entwickeln würde, wenn auf der Grundlage der Nullvariante überhaupt nicht ausgebaut wird. Dieser sozusagen statischen Entwicklungsbetrachtung wird die Situation gegenübergestellt, die sich bei einem Ausbau aufgrund einer bestimmten Verkehrsplanung ergeben wird. Inhalt der Nullvariante ist stets, daß die bestehende Anlage nicht weiter ausgebaut wird. Die Fraport AG hat im Raumordnungsverfahren diesen durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geprägten Begriff der Nullvariante für die eigentliche Prüfung der Raumverträglichkeit und den Variantenvergleich gar nicht aufgegriffen, vielmehr ersetzt durch einen Prognosenullfall, der jedoch nichts anderes als einen vierten Planungsfall darstellt. Dieser Ausbau ist gegenüber dem gegenwärtigen Ausbauzustand, der ebenfalls rechtlich nicht geklärt ist, eine reine Planungshypothese, die angesichts ihrer als Ziel gesetzten Größe (25 Mio. Passagiere) selbst planfeststellungsbedürftig ist. Ihre Genehmigungsfähigkeit und –tatsächlichkeit wird für das Raumordnungsverfahren aber einfach als vorgegeben unterstellt. Damit wird das, was auf seine Umweltverträglichkeit hin erst noch überprüft werden müßte, zum Ausgangspunkt für alle Vergleichsbetrachtungen (Verkehrszunahme, Lärmzunahme, Verlust an Natur und Umwelt u.a.m.) gemacht.

Bei gesetzesmäßigem Vorgehen müßte ebenso wie für den Istzustand auch für den Prognosenullfall ein eigenständiges Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Im Zusammenhang mit den Verkehrsfragen wurde zurecht die Frage diskutiert, ob der maßgebliche Mehrverkehr nicht bereits durch die Steigerung des Ist-Zustandes auf den Prognosenullfall ausgelöst wird. Hier ist zu erwarten, daß allein durch die Ausbaumaßnahme ohne Änderung der Start- und Landebahnsituation in erheblichem Umfang Mehrverkehr erzeugt werden wird. Selbst wenn der sogenannte Satellit-Süd keine eigene Verkehrsanbindung erhält (Terminal 3 wird angeblich über die bestehenden Verkehrsanlagen und die Untertunnelung erschlossen), so wird, wenn das Ziel, 25 Mio. an Passagieren alleine im Terminal 3 abfertigen zu können, erreicht werden soll, vorausgesetzt, daß der Verkehr, bezogen auf die Passagiere, die im Terminal 3 abgefertigt werden sollen, im Bereich der jetzigen Terminals 1 und 2 angedient werden muß. Diese Verkehrszunahme müßte separat herausgerechnet werden, was unterblieben ist.

Rein juristisch ist zwischen der – rechtlich geklärten - Nullvariante im Sinne des Planfeststellungsrechts und dem hier verwendeten, nirgends rechtsverbindlich beschriebenen Begriff des Prognosenullfalls zu unterscheiden. Die Nullvariante kommt ohne bauliche Erweiterungsmaßnahmen aus, der hier angedachte Prognosenullfall setzt dagegen neue Flughafenanlagen voraus, die ihrerseits geeignet sind, direkten Einfluß auf die Anzahl der Bewegungszahlen zu nehmen und deshalb planfeststellungsbedürftig im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bzw. des Oberverwaltungsgerichts Hamburg sind.

Damit leidet das gesamte Raumordnungsverfahren von vornherein an einem grundlegenden Mangel. Es wird nicht die Frage gestellt und untersucht, ob überhaupt zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine genehmigte Flughafenanlage besteht, die in ihrer Rechtmäßigkeit Vergleichsgrundlage für Erweiterungen sein kann, ferner in welchem Verhältnis raumordnungsrechtlich der Ist-Zustand und der sogenannte Prognosenullfall als eigenständige Ausbauvariante stehen und schließlich wie sich Ist-Zustand, Prognosenullfall als eigenständige raumbedeutsame Ausbauentwicklung und die eigentlichen drei Planvarianten in ihren raumordnungsrechtlichen Auswirkungen zueinander verhalten.

Die Planunterlagen klammern – rechtswidrig – den in seinem Rechtsbestand und in seinen Auswirkungen auf Mensch und Natur kritisch einzuschätzenden gegenwärtigen Ist-Zustand völlig aus. Sie gehen damit an den tatsächlichen Verhältnissen vor-

bei. Statt dessen wird ein Ausbauzustand für ca. 25 Mio. Passagiere, also gerade keine Nullvariante, zum Vergleichsparameter hinsichtlich aller künftigen Auswirkungen zu den drei Varianten erhoben. Dabei wird so getan, als sei der Prognosenullfall selbst nicht raumbedeutsam, obwohl er in Wirklichkeit mit den gegenwärtigen Auswirkungen des Flughafens München II vergleichbar ist. Die Auswirkungen dieser - gedachten – baulichen Anlage, für die es keine Rechtsgrundlage gibt, sind dann für alle Betrachtungen und Untersuchungen im Raumordnungsverfahren Vergleichs- und Bemessungsgrundlage für Lärm/Natur/Gesundheit/Beeinträchtigungen im weitesten Sinne. Deutlicher kann in einem Raumordnungsverfahren nicht geschwindelt werden. Über die Prognosenullfall-Variante werden alle Belastungen für Mensch, Tier und Umwelt auf ein fiktives Belastungsniveau angehoben, um dann zwischen der hypothetisch angehobenen Belastung und einer Start-/Landebahnausbauvariante die zwischen diesen beiden Stufen liegende weitere Belastung in der Differenzbetrachtung so gering wie möglich zu halten. Es handelt sich dabei um einen plumpen Trick, der die effektiven Belastungsunterschiede verschleiern soll.

Bereits der heutige Zustand ist nicht vom Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1971 gedeckt. In den Antragsunterlagen fehlt es hierzu an jeder Analyse und Bewertung. Die Planunterlagen setzen voraus, daß der heutige Ist-Zustand (und darüber hinaus der Prognosenullfall) genehmigt ist und bauen hierauf auf. Damit ist bereits die Ausgangslage aller Gutachten falsch.

Der Generalausbauplan der Antragstellerin von 1995 belegt, daß mit allen baulichen Erweiterungsmaßnahmen seit 1990 nur ein Ziel erreicht werden sollte, nämlich die Steigerung der Flugbewegungszahlen auch ohne Neuanlage einer weiteren Start-/Landebahn. Der Flughafen Frankfurt hat in den vergangenen Jahren durch zahlreiche umfangreiche Ausbaumaßnahmen - seien sie nun genehmigt worden oder nicht - „sein Gesicht verändert“. Die baulichen Maßnahmen waren erforderlich, um die Flugbewegungszahlen von 324.000 im Jahr 1990, über 378.000 im Jahr 1990 auf 458.000 im Jahr 2000 zu erhöhen. Der Generalausbauplan 1995 erläutert die Notwendigkeit baulicher Maßnahmen, die durch den Abzug der US-Truppen möglich wurden:

- Auf S. 9 heißt es: *„Den höheren Aufkommenswerten trägt die Entscheidung Rechnung, alle betrieblichen und baulichen Maßnahmen so zu beschleunigen, daß die Erhöhung des Koordinierungseckwerts auf 80 Bewegungen je Stun-*

de bereits in 2000 (gegenüber 2010 in GAP 90/95) möglich ist. Auch die derzeit laufenden Ausbauplanungen zur Erweiterung der Fluggastanlagen (Flugsteig D, Verlängerung Flugsteig A usw.) sind auf die strukturellen Aufkommensveränderungen und höheren Aufkommenswerte insbesondere im kurz- und mittelfristigen Betrachtungszeitraum zurückzuführen“.*

*Anm: Dieser Koordinationseckwert ist zwischenzeitlich erreicht

- Im GAP werden - so ausdrücklich festgehalten auf S. 24 - die Maßnahmen in den Funktionsbereichen „Rollfeld und Vorfeld“ beschrieben, die zu Abwicklung von 400.000, 430.000 und 460.000 Flugzeugbewegungen erforderlich sind. Der Begriff „erforderlich“ weist unmißverständlich darauf hin, daß die ab S. 25 beschriebenen Maßnahmen Voraussetzung für die Steigerung der Flugbewegungszahlen sind. Damit steht der vom BVerwG angemahnte Nachweis zwischen baulichen Maßnahmen und Steigerung der Flugbewegungszahlen für die seit 1990 durchgeführten baulichen Maßnahmen am Frankfurter Flughafen fest. Es hätte längst ein weiteres Planfeststellungsverfahren geben müssen.
- Für die Steigerung der Passagierzahlen auf 40, 50 und 60 Mio. werden „die erforderlichen Ausbauelemente“ abgeleitet (S. 24); d.h. es werden die Maßnahmen festgelegt, die erforderlich sind, um diese Passagierzahlen und damit ein erhöhtes Flugaufkommen bewältigen zu können. Eindeutiger kann die Kausalität zwischen Bautätigkeit und Steigerung des Flugbetriebes nicht ausgedrückt werden. Gedanken an ein Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren wurden nicht verschwendet, Auswirkung weiterer Steigerungen des Flugbetriebes auf Menschen, Natur, Umwelt nicht einmal in den Blick genommen.
- **Flugzeugpositionen**
Die Maßnahmen, die Voraussetzung für eine Steigerung der Flugbewegungszahlen sind, sind 1995 im einzelnen beschrieben worden. So war z.B. eine Erhöhung der Flugzeugpositionen von durchschnittlich 138 (GAP, S. 29) auf 175 zur Abwicklung von 460.000 Flugbewegungen erforderlich. Aus der Unterlage Ba „Ist-Situation (2000) des Raumordnungsverfahrens“ ist zu entnehmen, daß zwischenzeitlich 187 Flugzeugabstellpositionen geschaffen wurden. Dies entspricht einer Steigerung um 26,8%! Die Anzahl der direkten Andockpositionen an Terminals konnte durch den Bau von Flugsteigen von 47 (GAP,

S. 28) auf 63 erhöht werden.

Die im GAP beschriebenen Planungen sollten den Planungsschritt 430.000 Flugbewegungen p.a. decken. Für darüber hinaus gehende Aufkommenswerte (Planungsschritt 460.000) wurden ausdrücklich weitere bauliche Maßnahmen für erforderlich erklärt (S. 29).

➤ **Rollfelder**

Um die erhöhten Flugbewegungszahlen abwickeln zu können, war ferner der Bau weiterer Schnellabrollbahnen geplant, der z.T. zwischenzeitlich abgeschlossen, ist. Einige Maßnahmen sind noch nicht beendet.

➤ **Fluggastanlagen**

Der Bau des Terminals 2 ist die wohl bekannteste nicht planfestgestellte Ausbaumaßnahme. Dieses Terminal wurde 1994 in Betrieb genommen. Seine theoretische Gesamtkapazität beträgt 12,0 Mio. Passagiere, seine tatsächliche 6,0 Mio., was zu einer Steigerung der Flugbewegungen unbestreitbar beigetragen hat. Darüber hinaus wurden auch im Terminal 1 diverse Erweiterungsmaßnahmen ausgeführt (Verlängerung Flugsteig A/Erweiterung Schalterhalle A etc., S. 32 GAP Erweiterungen bei D), die schon für sich allein genommen, auf jeden Fall gemeinsam mit den sonstigen Ausbaumaßnahmen planfeststellungsbedürftig waren.

➤ **Fracht**

Ausweislich des GAP (S. 39) bestanden 1995 im Bereich Fracht erhebliche Engpässe, die durch verschiedene bauliche Maßnahmen beseitigt werden sollten. Gleichzeitig war aber auch eine Erhöhung des Frachtaufkommens gewünscht. Wegen der Engpaßsituation setzte diese Erhöhung des Frachtaufkommens unabdingbar bauliche Maßnahmen voraus, die ab S. 39 beschrieben sind. Der Flächenbedarf für Fracht wurde 1995 mit 35,0 ha angegeben (GAP S. 39). Zwischenzeitlich stehen für die Fracht 85,0 ha zur Verfügung (Unterlage Ba zum ROV, S. 37).

Nach dem Beschluß des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.01.2001 (NVwZ 2001, 566-567) zum Flughafen Berlin-Tegel ist die Frage der Planfeststellungsbedürftigkeit von baulichen Änderungsmaßnahmen an Flughafengebäu-

den wertend zu beurteilen. Es kommt hierbei darauf an, ob der Änderung oder Erweiterung der Flughafenanlagen nach ihrer Eigenart und Zielrichtung als typische Folge eine Steigerung der Flugbewegungen und damit auch des Fluglärms zuzuordnen ist. Selbst nach Aussage der Fraport wäre ohne die im GAP beschriebenen und zwischenzeitlich ausgeführten Maßnahmen eine Steigerung der Flugbewegungszahlen nicht möglich gewesen. Hier hätten insbesondere die Engpässe im Vorfeld und der Abrollwege dem Erreichen von ca. 460.000 Flugbewegungen im Jahr (2000) entgegengestanden. Reichte in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts die Abfertigungskapazität einer geringen Fläche als Maßstab zur Beurteilung der Lärmwirkung nicht aus, geht es in Frankfurt am Main vor allem um Ausbaumaßnahmen, die unmittelbar mit dem luftseitigen Verkehr verbunden sind: sind nicht genügend Abstellplätze für Flugzeuge im Vorfeld und an den Terminals vorhanden, führt dies zwangsläufig zu einer Limitierung der Start- und Landekapazitäten. Können Flugzeuge nicht rasch genug abrollen, verzögert sich die Landefrequenz. Der untrennbare Zusammenhang zwischen den Baumaßnahmen und der durch Kapazitätzunahme bewirkten Lärmbelästigung ist hiermit bewiesen.

Der Antragstellerin Fraport ist bewußt, daß das Mediationsverfahren an einem grundlegenden Mangel gelitten hat: Die Ausbaunotwendigkeit ist zwar durch die Mediatoren in einer Fünf-Punkte-Empfehlung, die sich nicht als logisches oder nachvollziehbares Ergebnis des Verfahrens darstellt, beschworen worden. Eine neue Start/Landebahn wurde gefordert. Niemand hat sich aber Gedanken darüber gemacht, wo genau die hinzukommenden Flugzeuge, insbesondere an welchen Andock- oder Vorfeldpositionen sie abgefertigt werden sollen. Die gegenwärtigen Positionen sind so gut wie ausgeschöpft. Ob sie überhaupt rechtlich genehmigt worden sind, ist nicht überprüft worden. Dies wird in den bereits anhängigen Verfahren vor dem Hess. VGH geschehen. Alle künftigen zusätzlichen Verkehre bedürfen einer neuen Terminal-Anlage. Ohne sie können 120 Flugbewegungen in der Stunde am Boden gar nicht bewältigt werden. Diese Erkenntnis, war die Geburtsstunde des sog. Prognose-nullfalls, der eine Abfertigungskapazität wie München II als schon vorgegeben unterstellt und verschweigt, daß eine derartige immense neue Flughafenanlage zunächst einmal auf ihre Raumverträglichkeit in einem Vergleich mit dem gegenwärtigen Ist-Zustand überprüft werden müßte, bevor überhaupt über eine neue Start- und/oder Landebahn nachgedacht werden kann. Es wird durch

die Antragstellerin zwar immer wieder die Übereinstimmung zwischen Mediation und Raumordnungsverfahren beschworen. An keiner Stelle im Mediationsverfahren ist dargestellt und untersucht worden, wie sich eine Flughafenanlage aus Frankfurt am Main–Ist-Zustand und München II (= zusammen der sog. Prognosenullfall) auswirken würde. Immerhin heißt es auf Blatt 35 der Informationsmappe der Fraport zu den Ausbauvarianten vom 8.9.2000 ehrlicherweise:

„Durch die Auswirkung des Verkehrs werden insgesamt ca. 305 ha zusätzliche Betriebsfläche benötigt.“

Allein für Terminal 3 (= München II = Prognosenullfall) wurden 212 ha für die Errichtung von Passagierabfertigungsanlagen im Süden mit 75 Positionen (Gebäude und Vorfeld) veranschlagt.

In München II wurden im Jahr 2000 ca. 20 Mio. Passagiere abgefertigt. Terminal 3 soll eine noch höhere Kapazität aufweisen. Die Auswirkungen einer München II–Flughafenanlage als Addition zum Bestand des Frankfurter Flughafens ist als gesonderte Ausbauvariante auf Ihre Raumbedeutsamkeit und Umweltverträglichkeit nirgends geprüft und untersucht worden. Mit dem Mediationsergebnis hat diese Anlage nichts mehr zu tun. Sie wird im Raumordnungsverfahren als quasi selbstverständliche und schon genehmigte Anlage unterschoben. Ein derartiges Vorgehen hat nirgends eine Rechtsgrundlage. Es ist schlicht unsäglich.

II. Begründung des Vorhabens / Bedarf

Der Bedarf ist nicht nachvollziehbar begründet. Vielmehr ist der Argumentation der Antragstellerin zu entnehmen, daß ein Bedarf, der geeignet ist, die erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch und Natur zu rechtfertigen, nicht vorhanden ist. Dies betrifft sowohl die Frage eines Ausbaubedarfs als auch des konkreten Bedarfs der angekündigten Baumaßnahmen (z.B. Länge der Startbahn, Erforderlichkeit der baulichen Anlagen).

1. Ausbaubedarf

Die Antragstellerin stützt ihren Bedarf auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung, das einen Ausbau des Flughafens Frankfurt auf einen Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde vorsehe. Darüber hinaus sei der Ausbau erforderlich, um die Position des Flughafens als bedeutendes Interkontinentaldrehkreuz in Europa zu erhalten.

Diese Begründungen sind nicht geeignet, den Bedarf zu rechtfertigen, denn der Auftrag des Flughafens im Rahmen seiner öffentlichen Aufgabe zur Daseins-Vorsorge kann auch ohne einen Ausbau gewährleistet werden. Nur zur Erfüllung dieses Daseins-Vorsorge-Auftrags ist theoretisch als Grund denkbar, um überhaupt die massiven Eingriffe in Gesundheit, Natur und Landschaft zu rechtfertigen. Rein wirtschaftliche Interessen der Antragstellerin können sich gegen diese beachtlichen und schwerwiegenden anderweitigen Belange nicht durchsetzen.

Es ist schon zu beanstanden, daß sich die Antragstellerin mit der Frage ihres öffentlichen Auftrags nicht ausreichend auseinandergesetzt hat. Der Nachweis eines solchen konkreten Bedarfs soll offensichtlich durch den Verweis auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung ersetzt werden. Dies allein genügt nicht, um den - hier nachweislich nicht vorhandenen - Bedarf (immer: im Sinne eines öffentlichen Auftrags im Rahmen der Daseinsvorsorge) zu rechtfertigen. Das Konzept der Bundesregierung ist nicht rechtsverbindlich. Ihm kommt nicht die Rechtsqualität eines Verkehrswegeplanes zu. Das scheint der Gutachter zu verkennen, wenn er ausführt, daß mit dem Flughafenkonzept der Bund seine Möglichkeiten (welche?) zur Einflußnahme auf das dezentrale Flughafenetz aktiv umsetzte (Gutachten A 5, S. 28). Dem Konzept wird damit eine bedarfsbegründende Funktion beigemessen, die es nicht hat, aber auch nicht haben soll, weil es für das Flughafenkonzept der Bundesregierung keine gesetzliche Grundlage gibt.

Die Festschreibung bestimmter Ausbaumaßnahmen ist gerade nicht Ziel des Flughafenkonzeptes, das lediglich eine Einschätzung des Bundes bezüglich dringender Maßnahmen darstellt, die allerdings auf den Angaben der Flughäfen beruht. An einer eigenen Bedarfsprognose des Bundes fehlt es. Das Konzept wurde auf der Grundlage der Angaben der Flughäfen über deren prognostizierten Kapazitätsbe-

darf erstellt. Eine sachgerechte Überprüfung des von den Flughäfen genannten Kapazitätsbedarfs ist nicht erfolgt. Die Berufung auf dieses Konzept ist damit eine „Luftnummer“. Den angeblich von der Bundesregierung gewünschten Koordinationswert hat die Antragstellerin selbst festgesetzt. Von einer Bedarfsüberprüfung durch die Bundesregierung kann keine Rede sein. Auch legt sich das Konzept auf keine Maßnahmen fest, vielmehr beschreibt es verschiedene Optionen, die bundes-, aber auch europaweit genutzt werden könnten, um den behaupteten Bedarfsanstieg zu befriedigen.

Es wird betont, daß auch Kooperationsansätze auf internationaler Ebene aufzunehmen seien. Hierzu vermißt man in den ROV-Unterlagen jeden Ansatz. Es ist in Frage zu stellen, ob der geplante Ausbau überhaupt den Zielen des Bundes entspricht. Der Ausbau soll der Verfestigung der Position des Flughafens als internationalem Drehkreuz und seiner Vorrangstellung in Europa dienen. Damit verbunden ist zwangsläufig die Verdrängung der kleineren Flughäfen, die über derartige Kapazitäten nicht verfügen. Dies entspricht nicht der Absicht des Konzepts, das schließlich keine Vormachtstellung bewahren, sondern der Förderung des dezentralen Flughafenetzes dient.

Daß aus Gründen der Daseinsvorsorge der Ausbau nicht erforderlich ist, wird besonders deutlich bei einem Vergleich zwischen dem geschätzten Fluggastaufkommen im Jahr 2015 im Prognosenullfall und im Planungsfall. Auf S. 2-97 (Abb. 2-38) des Gutachtens G.4-1 ist die Entwicklung des Fluggastaufkommens in beiden Fällen dargestellt. Hierbei fällt auf, daß das gesamte Fluggastaufkommen in Europa im Prognosenullfall mit 709,2 Mio. höher als im Planungsfall liegt. Letztlich bedeutet dies, daß das Gesamtfluggastaufkommen im Fall eines Ausbaues des Frankfurter Flughafens sinkt. Dies legt die Vermutung nahe, daß den Anforderungen der Daseinsvorsorge eher im Fall des Nichtausbaues genügt wird als im Fall des Ausbaus.

Was „öffentliche Daseinsvorsorge“ bedeutet und welche Anforderungen dieser Auftrag an den Flughafenbetreiber stellt, wurde von der Antragstellerin mit keinem Wort erläutert. Der Begriff der Daseinsvorsorge wird schlagwortartig in den Raum geworfen. Es ist vollkommen unklar, warum die Daseinsvorsorge gefährdet sein soll, wenn gleichzeitig feststeht, daß der Flughafen auch im „Prognosenullfall“ den Bedürfnissen der Originärpassagiere in vollem Umfang genügt und darüber hinaus auch einen nicht zu vernachlässigenden Anteil an Transit abwickeln kann. Hierin liegt ein

gewichtiger Mangel der Unterlagen. Eine Auseinandersetzung mit dem Begriff der Daseinsvorsorge hätte bewiesen, daß diese weder im echten „Nullfall“ noch im „Prognosenullfall“ gefährdet ist.

Die Tabelle auf S. 2-97 (G 4.1) belegt eindrucksvoll, daß die Beförderung der Bürger nicht nur deutschland- sondern auch europaweit im Fall eines Nichtausbaus in jedem Fall gewährleistet ist. Umgekehrt rechtfertigen diese Zahlen den Schluß, daß es der Antragsstellerin lediglich um die Bewahrung ihres Wettbewerbsvorsprungs geht. Niemand verlangt, daß der Auftrag der Daseinsvorsorge für die Bundesrepublik ausschließlich am Frankfurter Flughafen zu gewährleisten ist. Auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung geht von einer derartigen Bündelung der Kapazitäten an einem Ort nicht aus. Im Konzept heißt es vielmehr, daß die Kombinationen aus dem Hub Frankfurt und den sich entwickelnden Hubs in München oder Köln/Bonn den Erfolg des bestehenden multifunktionalen Flughafensystems ausmachen. Der Bund möchte dieses multifunktionale System, d.h. das System aus mehreren Flughäfen weiterentwickeln. Daß dies ausschließlich über einen Ausbau des Flughafens Frankfurt geschehen soll, der weit über die Erweiterungsmöglichkeiten anderer Flughäfen hinausgeht, sagt das Konzept gerade nicht.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, daß im Fall eines Nichtausbaues den Erfordernissen der Daseinsvorsorge im Bereich des Verkehrswesens nicht mehr, z.B. durch Verlagerung von Flugbewegungen auf andere Flughäfen, Ersetzung durch Bahn etc. genügt wird.

Es ist zu bezweifeln, daß ein derartiger Bedarf besteht. Der Sättigungsgrad im Luftverkehr ist sehr hoch. Es wird in Abrede gestellt, daß die Steigerungsraten, die die Fraport selbst prognostiziert hat, einem europäischen Vergleich standhalten. Sie resultieren allein aus dem Wunsch, den Flughafen Frankfurt als Hub zu stärken und Kapazitäten zu bündeln. Dies wird zugegeben. In der Untersuchung wurden die Terroranschläge des 11. September in New York nicht berücksichtigt. Die Beteuerungen der Fraport, diese hätten längerfristig keinen Einfluß auf das Luftverkehrsaufkommen, sind nicht nachvollziehbar. Eine überzeugende Begründung hierfür fehlt. Sie wäre angesichts des gegenwärtigen Abwärtstrends, der Gegenstand keiner Prognose war, unerlässlich gewesen. Flüge werden gestrichen, Maschinen stillgelegt, ohne daß hierfür Ersatz geplant ist. Der starke Abbau von Arbeitsplätzen auch bei der Lufthansa als Hauptnutzer des Flughafen Frankfurts, die angekündigten ü-

berdurchschnittlichen Preiserhöhungen widersprechen den Annahmen aller Gutachten. Die Tatsachenbasis der Gutachten ist damit erschüttert. Angesichts dieser Entwicklungen von Wachstumsquoten auszugehen, die den europäischen Durchschnitt überragen, bedeutet eine Außerachtlassung wesentlicher tatsächlicher Umstände der letzten Monate.

Der vermeintliche Bedarf wird allein durch Wettbewerbsinteressen der Fraport AG begründet. Seine Aufgabe als Daseinsvorsorger kann der Flughafen auch ohne weiteren Ausbau der Hub-Funktion erfüllen. Nur um den Erhalt dieses Hubs geht es aber, wie aus den Gutachten hervorgeht (A2, Seite 45). Grund für den Ausbau ist allein die Befürchtung, daß der Flughafen Frankfurt ohne den Ausbau die führende Rolle als Drehkreuz auf dem Kontinent einbüßen würde. Welches öffentliche Interesse daran besteht, daß der Flughafen im internationalen Vergleich Gewinne erzielt, ist nicht ersichtlich. Im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge hat der Bund oder das Land sicherzustellen, daß die Bürger „von A nach B“ kommen. Hierzu bedarf es selbstverständlich keines Hubs. Zur Daseinsvorsorge gehört es sicherlich nicht, durch Dumpingpreise Bedarfe erst hervorzurufen, die dann wiederum zu einer Steigerung des Flugverkehrs führen.

2. Luftverkehrsprognose

Die Antragstellerin stützt den Bedarf auf die Luftverkehrsprognose. Diese baut auf einem Prognoseflugplan auf, der nicht vorliegt und somit nicht überprüft werden kann. Dies wird gerügt. Bereits deswegen ist die Prognose nicht nachvollziehbar.

Das Gutachten G 4.1 geht davon aus, daß Höhe und Struktur der Flugpreise bis 2015 gegenüber 2000 realkonstant bleiben. Nicht nur in Folge der Terroranschläge am 11. September sind die Flugpreise überdurchschnittlich gestiegen. Weitere Erhöhungen wurden bereits angekündigt. Die Ausgangsbasis des Gutachtens ist damit unbestreitbar falsch. Erhöhte Flugpreise haben selbstverständlich Einfluß auf das Fluggastaufkommen.

Die letzten Monate haben gezeigt, daß zahlreiche Airlines am Rande des Ruins agieren. Diese Geschäftspolitik am Rande der Insolvenz dürfte nicht bis zum Jahr 2015 fortzusetzen sein. Auch deswegen ist mit erhöhten Preisen zu rechnen, die über den allgemeinen Preisanstieg hinausgehen.

Ein eklatantes Ermittlungsdefizit ist darin zu sehen, daß die Luftraumkapazitäten nicht berücksichtigt wurden, da angenommen wurde, daß diese ebenfalls bedarfsgerecht erweitert würden. Andererseits hat die Berücksichtigung von Luftraumkapazitäten zu einem Ausschluß der Variante Erbenheim geführt. Da Luftraum nur begrenzt verfügbar ist, hätten selbstverständlich die Auswirkungen des Prognoseflugplans auf den Luftverkehrsraum geklärt werden müssen. Die Durchführbarkeit der Planung muß auch unter diesem Aspekt sichergestellt sein.

3. **Verkehrsaufkommen (Gutachten Ordner 8 G 4.2)**

Die Verkehrsprognose für den sogenannten „**Prognosenullfall**“ setzt eine Steigerung des Passagieraufkommens von 49,4 auf 58,4 Mio. (18 %) voraus, wobei unklar ist, ob diese Zahl mit oder ohne Transit-Passagiere ermittelt wurde. Die Angaben hierzu sind in den unterschiedlichen Gutachten (Unterlagen 0, Band 1, Seite 65; Bb Seite 36 und Seite 43) widersprüchlich. Diese Zahl soll gleichwohl nachfolgend als grobe Orientierung zugrundegelegt werden. Da auch Fracht/Post und Transitaufkommen steigen sollen, seien auch im Prognosenullfall Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Im **Planungsfall 2015** solle sich das Passagieraufkommen hingegen auf 81,5 Mio. erhöhen. Erstaunlicherweise zeigen sich nur vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen dem flughafenbezogenen Kfz-Aufkommen im Prognosenullfall und den Planungsfällen. Über die dadurch bedingten Verkehrszunahmen auf einzelnen Straßen, z.B. der L 3262 zwischen Zeppelinheim und Buchschlag finden sich in den Gutachten keine Aussagen. Dies beweist schlagartig, daß der sog. Prognosenullfall keine „Nullvariante“ im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist, vielmehr die München II-Version für Frankfurt, deren Bau überhaupt erst Voraussetzung dafür ist, daß die Bewegungszahlen von 80 auf 120 stündlich steigen können. Da der Prognosenullfall aber nicht selbst auf den Prüfstand seiner Übereinstimmung mit Raumordnung und auf seine Umweltverträglichkeit gestellt wird, im Prognosenullfall aber 25 Mio. Passagiere versteckt sind, deren An- und Abreise sich zwingend auf die Verkehrssituation auswirken muß, da sich 25 Mio. Passagiere nicht bei ihrer An- und Abreise in Luft auflösen können, ist leicht erklärbar, daß zwischen Prognosenullfall, der den Mehrverkehr ja schon beinhaltet und dem Planaus-

fall kaum noch Belastungsdifferenzen bestehen können. Sie sind zuvor längst verschwunden, weil Prognosenullfall und Planungsfall und nicht

Planungsfeststellungsbeschuß 1971

Istzustand 2001

Terminal 3 (München II) und

Planungsfall 2015

miteinander verglichen werden. Dieser Vergleich wird deshalb nicht angestellt, weil die Differenzen zwischen 1971 und 2015 schwindelerregend sind. Das Unterbleiben dieses Vergleiches stellt eine bewußte Täuschung der Öffentlichkeit über die wahren Belastungsdifferenzen dar.

Das Gutachten 4.2 beruht auf der Datenbasis des VDRM. Es wird bezweifelt, daß auf der Basis dieser Daten eine Prognose für einen singulären Verkehrserzeuger, wie den Flughafen, getroffen werden kann, da hier große Schwankungen des Verkehrsaufkommens von Tag zu Tag hinsichtlich der Anzahl der Fahrten, der Verteilung auf Individualverkehr und ÖPMV sowie der Ziel-/Quellverteilung bestehen. Das VDRM-Modell gibt den Verkehrs zum und vom Flughafen nur unbefriedigend wieder. Eine hierauf basierende Prognose steht „auf wackeligen Beinen“. Eine Verkehrszählung wurde offensichtlich nicht durchgeführt. Dies wird ausdrücklich gerügt.

4. Erhaltung des Hubs als Planungsanlaß

Die Antragstellerin trägt vor, das Umsteigeaufkommen auf den größten zehn europäischen Flughäfen sei in der Vergangenheit dreimal stärker gestiegen als das Originäraufkommen. Bezogen auf das Passagieraufkommen habe sich der Marktanteil der Allianzen / Hubcarrier auf diesen Flughäfen innerhalb der letzten 10 Jahre um über 10 Punkte auf über 60 % Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöht. In Bezug auf die Anzahl der Flugbewegungen sei der Anteil wegen der umfangreichen Zubringernetze mit teilweise kleinerem Fluggerät höher. Ein Ausbau des Frankfurter Flughafens sei unabdingbar, damit der Hubflughafen seinen Auftrag im Rahmen der Daseinsvorsorge und seine Rolle im Weltluftverkehr auch zukünftig erfüllen könne.

Während Fraport den Anteil des Hub-Verkehrs bei den 10 größten europäischen Flughäfen mit 60 % angibt, liegt der Anteil des Hub-Verkehrs in Frankfurt nach eigener Angabe der Fraport AG bei nur 50 %. Für den Fall des Ausbaus des Frankfurter Flughafens mit einer weiteren Start- und/oder Landebahn soll der Anteil des Hub-

Verkehrs am Gesamtaufkommen im Jahre 2015 nach Angaben der Fraport AG im Raumordnungsverfahren nur noch 43 % betragen. Sollte überhaupt nicht ausgebaut werden, werde der Anteil des Hub-Verkehrs auf 25 % fallen. Das Absinken des Passagieranteils am Hub-Verkehr auf 43 % im Falle eines Ausbaus bis zum Jahre 2015 wird damit begründet, nach der Prognose steige das Jahresaufkommen der Originärpassagiere, die ihren Flug in Frankfurt beginnen, durchschnittlich um 4,4 %, während das Jahresaufkommen der Transferpassagiere lediglich um 2,3 % p.a. steigen werde. Auf der einen Seite erklärt Fraport, durch die in Zukunft geschaffenen verbesserten Anschlüsse im Bahn- und PKW-Verkehr werde die Steigerung des Primärgastaufkommens in Frankfurt am Main erheblich größer sein als der Anteil des Hub-Verkehrs. Auf der anderen Seite wird im Raumordnungsverfahren vorgebracht, daß der Ausbau des Frankfurter Flughafens schon deshalb dringend notwendig sei, um die Hubfunktion zu stärken. Gleichzeitig wird allerdings eingeräumt, daß der Hub-Verkehr an bestimmten Standorten insbesondere den privaten Betreibergesellschaften, in Frankfurt am Main der Lufthansa, durch eine Bündelung von Fluggästen an bestimmten Standorten wirtschaftliche Vorteile biete. Gleiches gelte für die Reiseflugveranstalter. Der eigentliche Planungsanlaß wird hierdurch bestätigt. Die Ausbauplanung dient primär dazu, wirtschaftliche Vorteile zugunsten der Lufthansa und der Reiseflugveranstalter im Benehmen mit einer Steigerung der Gebühren für die Fraport abzusichern. Mit Daseinsvorsorge hat dies nichts zu tun.

Einen wichtigen Aspekt hat die Antragstellerin nicht weiter beleuchtet: Im Fall des Ausbaues wird nach G 4.1. ein Gesamtfluggastaufkommen in der Bundesrepublik von 700,2 Mio. prognostiziert. Sollte es nicht zu einem Ausbau kommen würde das Gesamtfluggastaufkommen hingegen auf 709,2 Mio. steigen. Dies bedeutet, daß der Ausbau des Frankfurter Flughafens zu lasten der übrigen Flughäfen in der Bundesrepublik ginge. Es ist anzunehmen, daß die wirtschaftlichen Folgen für die Regionen dieser Flughäfen ebenso negativ sind, wie dies von der Antragstellerin für den Fall des Nichtausbaues prognostiziert wurde. Welche Effekte tatsächlich für diese durch den Ausbau benachteiligten Flughäfen haben wird, wurde nicht geprüft. Bewiesen ist damit allerdings, daß der Ausbau des Frankfurter Flughafens - sollten die Prognosen stimmen, was angezweifelt wird - einzig und allein der Region um den Flughafen nutzt, allen anderen Regionen aber schadet.

5. Art und Weise des Ausbaus

Die Nordvarianten sollen eine Bahnlänge von 2.800 m erhalten. Eine Begründung hierfür ist nicht ersichtlich, zumal der Prognoseflugplan fehlt, der Anhaltspunkte für die Anforderungen an eine Bahn liefern könnte.

III. Schutzgüter

1. Einleitung

Die Raumordnungsstudie entspricht nicht den Anforderungen des § 15 Abs. 2 HLPG. Auf S. 29 des Gutachtens C heißt es bereits verkürzt, daß wesentliche Aufgabe der RVS die Beurteilung des Vorhabens auf Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung und die vergleichende Bewertung der drei zu untersuchenden Vorhabensalternativen sei. Einen wesentlichen Aspekt hat der Gutachter in der Fragestellung bereits übersehen: Neben der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen sind auch die Maßnahmen zu beschreiben, mit denen Umwelteinwirkungen vermieden oder vermindert werden können (Cholewa/Dyong/von der Heide/Arenz, Raumordnung in Bund und Ländern, § 15 Rz. 71). Diesen Auftrag erkennt der Gutachter nicht. Hierin liegt ein wesentlicher Fehler der RVS. Vorschläge zur Vermeidung oder Minimierung von Eingriffen fehlen. Als einziger Vorschlag zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen wird die Auswahl der am wenigsten einschneidenden Variante empfohlen. Die Gutachter verkennen hiermit die Anforderungen an ein Raumordnungsverfahren gründlich! Die tatsächlichen Auswirkungen werden als gegeben und unabwendbar dargestellt. Es wird lediglich danach gefragt, welche der drei Ausbauvarianten geringere Auswirkungen auf die Schutzgüter hat; ob es Wege gibt, diese Auswirkungen zu vermeiden, prüft der Gutachter nicht. Die Auswirkungen des Terminal 3 (München II) werden völlig ignoriert.

Auch die Alternativenbetrachtung leidet unter schweren Fehlern. Hier wurden nur die Ausbauvarianten, nicht aber auch die Nullvariante in ihren Auswirkungen miteinander verglichen (vgl. Gutachten C 32; s.o.). Auch Varianten mit minderer Kapazität wurden von vorneherein außer Betracht gelassen, obwohl diese im Rahmen

des späteren Abwägungsprozesses bedeutsam werden könnten. Damit fehlt eine aussagekräftige Alternativenbetrachtung. Alternativenbetrachtung bedeutet selbstverständlich nicht nur, daß ausschließlich die Alternativen zu prüfen sind, die dem Antragsteller zu 100% zusagen. Die gutachterliche Überprüfung sowohl des wirklichen Nullfalls („Nullvariante“) als auch des von der Antragstellerin kreierten Prognosenullfalls fehlt. In der Zusammenfassung der RVS werden nicht die Unterschiede zwischen allen Ausbauvarianten, sondern nur zwischen den Ausbauvarianten und dem Prognosenullfall (der natürlich auch einen Ausbaufall darstellt) herausgearbeitet.

Die UVS leidet ferner darunter, daß die Gutachter wesentliche raumrelevante Auswirkungen einfach dann nicht geprüft bzw. berücksichtigt haben, wenn sie sich hierzu fachlich nicht in der Lage sahen. So wurden verschiedene Effekte wie blue-ice, Wirbelschleppen, Erschütterungen, Treibstoffablässe, Lichtimmissionen und Störfälle (!) in der Wirkungsanalyse nicht untersucht. Gerade diese Effekte sind aber raumrelevant. Die Stadt Raunheim ist bei Landeanflügen bereits heute in erheblichem Umfang von Wirbelschleppen betroffen. Es ist davon auszugehen, daß im Ausbaufall weitere Gemeinden von dieser bisher vollkommen unzureichend untersuchten Problematik betroffen werden. So sind Wirbelschleppen in der Lage, Dächer abzudecken (vgl. für London-Heathrow:

<http://www.bre.co.uk/structures/case3.html>.) Dies ist bekannt, auch wenn die Antragstellerin es bisher noch nicht eingestanden hat. Die Wirbelschleppen halten sich je nach Situation über mehrere Minuten, bleiben zunächst auf geringem Umfang, wobei in ihrem Kern Windgeschwindigkeiten bis zu 360 km/h (!) bereits gemessen wurden. Sie haben eine Lebensdauer von mehreren Minuten und können sich 30 km Länge hinter großen Maschinen herziehen. Wirbelschleppen sinken im allgemeinen auf den Boden ab. Welche Auswirkungen sie dort erzeugen, wurde nicht geprüft.

Es ist darüber hinaus zu vermuten, daß sie zu einer Veränderung der Klimaverhältnisse am Boden führen. Auch die durch Wirbelschleppen hervorgerufenen Gefahren für den Luftverkehr - insbesondere im Fall der „Verdichtung des Luftraumes“ - wurden nicht untersucht. Dies ist zu rügen.

2. Naturschutz

a) Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum wurde nicht ordnungsgemäß abgegrenzt. In den Gutachten zum Thema Vogelschlag werden Gebiete untersucht, die sich außerhalb des Untersuchungsraumes für das Schutzgut Tier befinden, obwohl hier rechtserhebliche Aussagen zu Vögeln getroffen werden, die unter das Schutzgut Tier fallen, z.B. Verbrämungsmaßnahmen. Die Betroffenheit der dort lebenden Tiere ist evident. Sie wurde in der Studie zum Schutzgut Tier jedoch unbeachtet gelassen. Damit liegt ein Ermittlungsdefizit vor.

Maßnahmen in Gebieten außerhalb des Untersuchungsraumes Tier, die im Vogelschlaggutachten zum Schutz vor Vogelschlag beschrieben wurden, hätten als eingriffsrelevant in die Betrachtung mit einbezogen werden müssen. So widersprechen z.B. Maßnahmen zur Verminderung der Population von Vögeln, wie das Verfüllen oder Verkleinern von Gewässern oder Kiesgruben den Zielen des Vogelschutzes. Erst recht gilt dies selbstverständlich für den Abschluß von Vögeln!

Darüber hinaus wären solche Verfüllungsmaßnahmen selbstverständlich auch für andere Schutzgüter, z.B. Wasser, von Bedeutung und hätten in die Untersuchungen mit einbezogen werden müssen.

b) FFH-geschützte Tierarten

Im Wald und um den Frankfurter Flughafen gibt es Populationsdichten geschützter Tierarten i.S.d. Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie und des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, die sonst in dieser Dichte in Hessen nicht zu finden sind. Es wird bezweifelt, daß diese Tiere, sollten sie durch den Ausbau verdrängt werden, in andere Waldbestände ausweichen können. So konnte z.B. für Fledermaus- und Totholzkäferarten im Bereich der Nordostvariante nicht festgestellt werden, ob diese in andere Waldgebiete ausweichen können, weil die Ausweichgebiete nicht in den Untersuchungsraum einbezogen wurden.

Die **Spanische Flagge und der Eremit** (beide geschützt nach Anh. II der FFH-Richtlinie) wurden im NSG Mönchbruch nachgewiesen. Ob auch nördlich der A3 Vorkommen dieser prioritären Arten existieren, ist bislang nicht nachgewiesen. Insbesondere für den Eremiten besteht aber aufgrund der alten Baumbestände die Wahrscheinlichkeit, daß er auch dort aufzufinden ist. Diese Vermutung wird durch die Aussagen der Verfasser der Studie gestützt, die auf S. 142 (C) bestätigen, daß eine derartige Hochrechnung zulässig ist.

Im Schwanheimer Wald leben FFH-geschützte Bechsteinfledermäuse, die sich dadurch auszeichnen, daß sie eng an den Lebensraum Wald gebunden sind und höchste Ansprüche an die Lebensraumqualität stellen. Nachgewiesen wurde in diesem Wald auch der Heldbock und der Hirschkäfer (beide FFH-geschützt). Auch im Rüsselsheimer Wald leben mindestens zwei FFH-geschützte Fledermausarten (Bechstein, Fransenfledermaus).

Für den Kelsterbacher Wald sind die Untersuchungen unvollständig. Es steht aber bereits heute fest, daß dort zahlreiche bestandsgeschützte Arten leben.

Welche Auswirkungen das Vorhaben konkret auf alle prioritären Arten haben, wurde nicht untersucht. Der Gutachter räumt selbst ein, daß ihm eine abschließende Prognose nicht möglich ist. Gleichzeitig gibt er eine Tendenz - weniger Beeinträchtigungen durch die Südvariante - an. Dies ist reine Spekulation. Damit ist die FFH-Studie unbrauchbar. Aufgabe war es, die Eingriffsfolgen im gesamten Umfang darzustellen. Dies wurde versäumt. Allein die Aussage des Gutachters, daß die Zunahme des Fluglärms voraussichtlich keinen Einfluß auf die Tierwelt hat, ist kein zufriedenstellendes Ergebnis einer FFH-Untersuchung, zumal er im Widerspruch hierzu an anderer Stelle erklärt, daß die möglichen Auswirkungen einer weiteren Verlärmung nur bedingt prognostizierbar seien. Auf welcher Grundlage der Gutachter dann später wiederum behaupten kann, es seien keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostizierbar, überfordert den Leser bei weitem. Eine Überprüfung dieser Frage erfolgte nicht. Dies wird gerügt. Der Gutachter stellt weiter fest, daß - hierzu hätte es keines Gutachtens bedurft - der Bau einer Lande- bzw. Startbahn zu einem völligen Lebensraumverlust der dort lebenden Tiere führt. Ob dies weitere Auswirkungen auf die nicht unmittelbar betroffene Tierwelt, z.B. der angrenzenden Lebensräume hat, wurde nicht untersucht. Dies ist zu rügen.

Bereits die Zielsetzung der Untersuchung ist falsch. Nach C S. 118 soll die Untersuchung lediglich der Abschätzung der Qualität des Lebensraums in bezug auf die Holzkäferfauna dienen. Deshalb wurden offensichtlich nur unvollständige Bestandserhebungen durchgeführt. Aufgrund der unvollständigen Erhebungen läßt sich die Raumverträglichkeit in bezug auf das Schutzgut Tier nicht abschließend beurteilen.

c) Biotope

Die Biotopkartierung ist unzureichend; sie wurde zum Teil nur durch Luftbildauswertung vorgenommen. Im Unterrichtungsschreiben heißt es hierzu zwar, daß die Darstellung der Biotope anhand der aktuellen Luftbilder erfolgen könne (S: 12). Gleichzeitig hatte das Regierungspräsidium aber für das ROV eine Biotopkartierung in der Tiefe der für die Planfeststellung erforderlichen Untersuchung gefordert. Diese ist bislang nicht erfolgt. Der Grund: „fehlende Betretungsrechte“ kann nach der Entscheidung des Hess. VGH zu den Betretungsrechten nicht mehr aufrechterhalten werden. Da das Betreten zwischenzeitlich möglich ist, hätte eine ordnungsgemäße Kartierung erfolgen können.

d) Vögel

Auch die Erhebungen zu Vogelbeständen sind unzureichend. Im Betrachtungszeitraum (1 Jahr) konnten keinesfalls alle rastenden Wasservögel auf Stillgewässern erfaßt werden. Hier bleibt ein Ermittlungsdefizit.

e) FFH-Gebiete

Laut Gutachten (G2A, B, C; G3, G12) liegt eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete vor. Die UVS nimmt nur einen Variantenvergleich der Planungsfälle vor, ohne zu prüfen, ob die Eingriffe überhaupt wegen ihrer Erheblichkeit unzulässig sind. Die Studie gelangt aber - ohne nähere Begründung - zu dem Ergebnis (Zusammenfassung, D4), daß unabhängig davon, welche Ausbauvariante realisiert wird, im Untersuchungsraum ausreichende Gebiete verbleiben, mit denen ein Fortbestand der FFH-relevanten Tierarten in der Untermainregion gewährleistet ist. Diese Feststellung geht am Ziel der Untersuchung schlicht vorbei. Die Zerstörung eines FFH-Gebietes kann nicht damit gerechtfertigt werden, daß andere FFH-Gebiete be-

stehen bleiben. Die FFH-Richtlinie sieht Eingriffe in FFH-Gebiete nur unter den dort genannten Voraussetzungen vor. Der Erhalt eines anderen FFH-Gebietes zählt nicht dazu. Es ist darüber hinaus nicht gewährleistet, daß die verdrängten FFH-Arten in den anderen nicht zerstörten Gebieten Aufnahme finden. Für den Eremiten und andere Käfer als höchst immobile Arten ist ein derartiger Ortswechsel ohnehin ausgeschlossen. Die FFH-Arten haben besondere Anforderungen an ihre Lebensbedingungen. Es wurde nicht geprüft, ob diese in den verbleibenden, nicht zerstörten Gebieten gegeben sind.

Es wurde nicht untersucht, ob Vorhabensalternativen und Ausgleichsmöglichkeiten bestehen. Eine solche Prüfung hat zwingend im ROV zu erfolgen, da gerade der Ausgleich raumrelevant sein kann. Hierfür spricht auch § 19 c BNatSchG. Vor dem Hintergrund, daß offensichtlich bis heute der Ausgleich für die Startbahn-West nicht endgültig hergestellt ist, wird das Erfordernis, sich mit der Möglichkeit eines Ausgleichs bereits auf dieser Ebene der Planung zu befassen, offensichtlich. Da ein Ausgleich in der unmittelbaren Flughafengegend schon für den Bau der Startbahn-West gescheitert zu sein scheint, müßte geklärt werden, ob und wo ein Ausgleich erforderlich ist. Angesichts des Umfangs von Ausgleichsflächen ist die Raumrelevanz eines solchen Ausgleichs evident.

Ein Ausgleich für die besonders alten Waldbestände, die zahlreiche FFH-geschützte Käfer bergen, ist so gut wie unmöglich. Es könnte allenfalls ein (schlechter) Ersatz gefunden werden. Ohne einen Ausgleich bzw. Ersatz ist ein Eingriff ohnehin nicht möglich. Hierzu wurden keine Feststellungen getroffen, so daß die Untersuchung letztlich als unvollständig zu bezeichnen ist.

Die Anforderungen an Eingriffe in Vogelschutzgebiete (seien sie faktisch oder anerkannt) sind wesentlich strenger. Hiermit hat sich die Studie nicht auseinandergesetzt.

f) Wald

Das Unterrichtungsschreiben verlangt, daß die vielfältigen Waldfunktionen schutzgutübergreifend und variantenbezogen einschließlich der Wechselwirkungen zu beschreiben und zu ermitteln und insbesondere im Hinblick auf die künftige Funktionenerfüllung zu untersuchen und zu bewerten sind. Dabei sind die Auswirkungen des durch den derzeitigen und den beabsichtigten zukünftigen Flughafenbetrieb

verursachten Schadstoffeintrag auf das Waldökosystem, die standörtlichen Wechselwirkungen über komplexe Indikatoren, die indirekten Folgewirkungen, die räumlichen Wechselwirkungen und die Wirkungsverlagerung in Abhängigkeit von den zu empfehlenden Maßnahmen zu untersuchen.

Diesen Anforderungen werden die Antragsunterlagen nicht gerecht. Die Ist-Situation des Waldes wird nur pauschal beschrieben. Eine detaillierte Bestandsaufnahme, die Grundlage jeder Vergleichsbetrachtung sein muß, fehlt. Es wird im wesentlichen der Baumbestand nach Art, Vorkommen und Alter beschrieben.

Laut Gutachten kommen den Wäldern unverzichtbare Funktionen für Natur und Gesellschaft zu. Leider verbleibt es auch im Rahmen der Walduntersuchung bei der Feststellung der besonderen Bedeutung dieses Schutzgutes. Konsequenzen werden hieran nicht geknüpft. Diese Vorgehensweise zieht sich durch alle Untersuchungen hin. Die Antragstellerin betont zunächst, daß sie die große Bedeutung des Schutzgutes erkannt hat. Sie kann mit derartigen Feststellungen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß sie dem hieraus resultierenden Schutzanspruch nicht genügt, ja nicht einmal zu genügen bereit ist.

Der Untersuchungsraum Wald wurde unzureichend abgegrenzt. Die angrenzenden Mittelgebirge sind mitbelastet und hätten deshalb in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen werden müssen. Die Gutachten ergeben einen Rückgang der Luftschadstoffe im Prognosenullfall. Aus dem Depositionsgutachten, das nicht vorgelegt worden ist, geht gleichwohl eine erhebliche Steigerung der Stickstoffdeposition hervor. Letztendlich wird der Rückgang der Luftschadstoffe ganz einfach damit begründet, daß der Schadstoffausstoß bei den Kraftfahrzeugen in den nächsten Jahren abnehmen werde. Dies ist reine Spekulation und hat mit wissenschaftlich abgesicherter Untersuchung nichts zu tun. In gleicher Weise könnte die These aufgestellt werden, im Jahre 2015 werde es selbstverständlich keinen Fluglärm mehr geben, weil es bis dahin keine Flugzeuge mehr geben werde, die überhaupt Lärm verursachen.

Die Auswirkung der Maßnahme auf die Kiesgruben ist nicht überprüft worden (hier insbesondere bei der Südvariante von Bedeutung). Fischbestände (rote Liste) sind nicht erhoben worden. Das Grundwassergutachten (1980) ist veraltet. Das Biotopgutachten datiert aus der Mitte der 80er Jahre. Die Werteinstufung des Waldes wurde lediglich über die Forsteinrichtung / Flächenschutzkarte vorgenommen. In der Tat

ist die Flächenschutzkarte die Grundlage dafür, bestimmte Wertstufungen festzulegen, die sich dann in den Gesamtbetrachtungen immer wieder finden. Selbst wenn ein bestimmter Bereich aber nur mit einer mittleren Qualität eingestuft wird, hat er möglicherweise für die Umgebung eine gleichwohl besonders hohe Bedeutung, die erst dann extrem aufgezeigt wird, wenn auch eine wertmäßig nur im mittleren Bereich eingestufte Schutzzone durch Rohdung vollständig entfällt. Es kann dann überhaupt keine Schutzwirkung mehr entfaltet werden und dies gerade in einem Bereich, der ohnehin schon erheblich vorbelastet und damit besonders schutzbedürftig ist. Der Grundsatz müßte genau umgekehrt diskutiert werden. Gerade dort, wo lebenswichtige Schutzzonen bereits durch bestehende Nutzungen beeinträchtigt sind, müßte erst recht ein Ausgleichsdenken einsetzen.

Die Bannwaldfunktion wurde überhaupt nicht berücksichtigt.

g) Ausgleichsflächen

Der Ausbau des Flughafens ist nur möglich, wenn für die Eingriffe in Natur und Landschaft ein Ausgleich geschaffen wird. Dieser Ausgleich hat in unmittelbarer Nähe des Eingriffs zu erfolgen. Die Problematik des Ausgleichs ist der Antragstellerin bewußt, die bis heute nicht den erforderlichen Ausgleich für die Abholzung der Wälder für den Bau der Startbahn West geschaffen hat. Im Gutachten 0.5 heißt es lapidar (S. 200), der Gesamtbedarf an Flächen für den Ausgleich könne auf der jetzigen Planungs- und Verfahrensebene nur unter Vorbehalt ermittelt werden Warum dies so ist, wird nicht erläutert. Der Ausgleich muß zwar nicht bereits im Raumordnungsverfahren abschließend geprüft werden; angesichts des Umfangs der geplanten Baumaßnahmen und damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ist aber auch der Ausgleich als raumrelevant zu bezeichnen, weshalb er wenigstens in seinen Grundzügen - richtig - im Raumordnungsverfahren behandelt werden muß. Dies ist auch möglich, denn Art und Umfang der geplanten Maßnahmen stehen weitgehend fest, so daß sich der erforderlichen Ausgleich recht zuverlässig abschätzen läßt. Der Gutachter unterstellt, daß der forstrechtliche Ausgleich auch Ausgleichsfunktion für den Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild übernehmen kann. Ob dies zutrifft, hätte vom Gutachter jedoch geprüft werden müssen. Dies dürfte ohne weiteres möglich sein. Wird ein Baum gefällt und bedarf es hierfür eines Ersatzes, dürfte feststehen, daß ein neu zu pflanzender Baum nur einmal als Kompensationsmaßnahme zur Verfügung steht. Hiervon ist der Gutach-

ter aber offensichtlich nicht ausgegangen, weshalb die Richtigkeit des Kompensationsbedarfs angezweifelt werden muß.

Hierfür stehen dann allerdings nur Flächen zur Verfügung, die bisher von den Gemeinden als eigene Ausgleichsflächen o.ä. vorgesehen waren. Diese Flächen stehen dann den Gemeinden zwangsläufig nicht mehr für ihre Zwecke zur Verfügung, was eine Beschränkung der Entwicklung der Gemeinden nach sich ziehen muß (Verstoß gegen Art. 28 GG).

3. Mensch

a) Lärm/Gesundheit

Nach dem Anforderungsprofil des RP soll die Berechnung nach der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB) mit dem Ergänzungsvorschlag des Umweltbundesamtes durchgeführt werden. Die AzB basiert dabei auf dem Dateneingabesystem (DES). Die Richtigkeit der Dateneingabe ist aber nicht überprüft worden. Die AzB ist in der rechtsgültigen Form oder in der Entwurfsfassung von 1999 in Verbindung mit einem Dateneingabesystem, das die Flugrouten statistisch beschreibt, nach dem heutigen Stand der Technik überholt.

Eine Flugroutenfestlegung ist im Raumordnungsverfahren nicht erfolgt, vielmehr verbleiben verhältnismäßig breite Spielräume für Flugrouten. Dies kann in einzelnen Gemeinden dazuführen, daß sich die Werte um 5 dB(A) erhöhen.

Es ist weiter fraglich, ob die Siedlungsbeschränkungslinie mit 60 dB(A) nach der LAI-Leitlinie im Raumordnungsverfahren exakt festgelegt werden kann, ohne die Flugrouten im einzelnen zu kennen. Die Untersuchung ist damit ungenau. Es müßte vorab geklärt werden, ob durch eine Veränderung der Flugrouten, die der RVS zugrunde lagen, die Siedlungsbeschränkungslinie verändert werden kann.

Die Langzeitpegel sind auch auf der Grundlage der 100/100-Regelung zu untersuchen. Dies ergibt sich bereits aus der Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte und des Bundesverwaltungsgerichts, die in den letzten Jahren gefordert hat, die 100/100-Regelung bei unterschiedlichen Belastungssituationen/Wetterlagen mit in den Blick zu nehmen und zu gewichten. Dies ist nicht geschehen.

Beim „Gesamtlärm“ wird beanstandet, daß bei einer Zusammenfassung der 4 Gutachten in einer Gesamtbewertung nicht einfach alle Belastungen in Dezibel zu addieren und dann in einer Summe dargestellt werden können. Ein derartiges Vorgehen ist wissenschaftlich bislang noch nirgendwo vertreten worden.

Das DES Dateneingabesystem wurde keiner Qualitätsprüfung unterzogen. Die Zusammensetzung der „unterstellten“ Luftfahrzeuge kann erhebliche Unterschiede ergeben, die dann auch für die Prognose von Bedeutung sind. Im Grunde wurde wiederum auf dem ursprünglichen Gutachten Isermann aufgebaut, dabei aber nicht berücksichtigt, daß sich die Flugrouten gegenüber der Ist-Situation 2000 seit April 2001 erheblich geändert haben. Die im Lärmgutachten aufgezeigten Flugrouten sind nicht mit den DFS-Routen identisch. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie und aus welchem Grunde die beiden Routen, die sich vor Wicker spalten, die Realität des Flugbetriebes richtig beschreiben sollen. Die nördliche Anfluglinie über Frankfurt ist überhaupt nicht verzeichnet. Es stellt sich deshalb die Frage, welche möglichen weiteren Abweichungen für die vorgelegten Prognoseberechnungen zu erwarten sind, wenn das Eingabesystem DES für die Ist-Situation bereits mit unerklärten Abweichungen behaftet ist.

Die Unsicherheiten der Modellrechnung sind nicht hinreichend berücksichtigt. Nach dem heutigen Stand der Technik müssen Unsicherheiten quantifiziert werden. Die einfachste Methode wäre gewesen, für die Ist-Situation 2000 die Meßpunkte der Fraport zu nehmen und mit den Pegeln zu vergleichen, die im Modell verwendet worden sind, um hier mögliche Abweichungen statistisch abzuschätzen. Im übrigen sind die Meßwerte der Fraport durch die eigenen Nachmessungen der Kommunen widerlegt. Im Abstand von mehr als 20 km vom Flughafen selbst hat das Gutachten überhaupt keine Aussagekraft. Die Raumbedeutsamkeit der Flughafenanlage endet aber nicht 20 km vor den Start- und Landebahnen.

Im Zusammenhang mit der 100/100-Betrachtung gehen die Gutachter davon aus, daß die ihnen aufgegebene Vorgehensweise „in gewisser Weise“ willkürlich sei. Offensichtlich haben sie nicht begriffen, daß es hierzu bereits einschlägige höchstrichterliche Rechtsprechung gibt. Sie befürchten eine flächenmäßige Vergrößerung der betroffenen Gebiete auf das 5-fache. Diese „Befürchtung“ beweist, daß Parteigutachten durch Fraport vorgelegt wurden. „Gefürchtet“ werden offensichtlich die über-

haupt noch nicht abschätzbaren Millionen-Entschädigungsforderungen für Zehntausende von Grundstückseigentümer/Mietern.

Im Zusammenhang mit den Bewertungsmaßstäben ist zu beanstanden, daß der unterschiedliche Störcharakter von Flug-, Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm nicht nachvollziehbar erklärt wird. Hierdurch entsteht ein falscher Eindruck der wirklich vorhandenen Lärmbeeinträchtigung.

Ein grundlegender Fehler ist darin zu sehen, daß der Anteil von Straßen und Schiene mit bis zu 25 dB - im Durchschnitt um 14-16 dB - überbewertet wird. Unterstellt, dies wäre richtig, bedeutete es, daß der Fluglärm praktisch durch den Straßenverkehr überdeckt wird. Letzteres ist schon deshalb nicht richtig, weil aufgrund der konkreten Lärmmessungen in den umliegenden Gemeinden selbstverständlich alle Fluggeräusche deutlich hervorgehoben zu hören sind. Die Lärmaufzeichnungen des Ist-Zustandes werden dem Hess. VGH in der mündlichen Verhandlung vorgeführt werden. Von einer Überdeckung des Fluglärms durch Straßenverkehrslärm kann keine Rede sein. Es wurden alle Lärmarten differenziert und in der Wahrnehmung unterscheidbar aufgezeichnet.

Die Berechnungen zur Bedeutung des Verkehrslärms wurden so ausgelegt, daß grundsätzlich keine Lärmschutzeinrichtungen mit eingerechnet worden sind, die Vegetation, die zu einer Pegelreduzierung um 7 dB führen kann, überhaupt nicht und bauliche Anlagen, die zur Lärminderungen führen können, ebenfalls nicht berücksichtigt worden sind. Im Endergebnis wird durch die Gutachter erklärt, der Fluglärm brauche schon deshalb nicht weiter zu untersucht werden, weil er durch den Verkehrslärm überdeckt werde. Diese Behauptung ist absurd. Sie entbehrt wissenschaftlich jeder Grundlage.

Im Zusammenhang mit der Bodenlärmuntersuchung gibt es genaue Vorgaben durch das Regierungspräsidium. Bodenlärm, der nicht unmittelbar dem Fluglärm zuzurechnen ist, sollte in Anlehnung an die TA-Lärm dargestellt werden. Dies ist bei der Begutachtung völlig ignoriert worden. Statt dessen wurden Rolllärm und Bodenlärm miteinander vermischt. Der Hintergrund ist, daß eine Bodenlärmbewertung nach der TA-Lärm oder nach der DIN 18005 vermieden werden sollte. Die Addition von Roll- und Bodenlärm führt dazu, daß das Gutachten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur vorläufigen Abschätzung der Auswirkungen nicht verwertbar ist. Es

ist unbrauchbar. Es wird insbesondere auch nicht auf das Problem der Tonalität von Triebwerksläufen eingegangen. Hinzukommt, daß Bodenschall auch in Zeiträumen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr stattfindet, in dem Zeitraum, in dem Nachflüge nicht stattfinden sollen. In Zeppelinheim wurde der Bodenschallwert allein mit über 50 dB(A) über den gesamten Tag gemessen. An der Darstellungsmethodik wird kritisiert, daß eine Pegeladdition nach dem derzeitigen Stand der Kenntnisse nicht wirkungsgerecht und daher die vorgenommene Zusammenfassung schlicht unsinnig und methodisch falsch ist.

Eine überschlägige Betrachtung der Auswirkungen des Fluglärms, wie im ROV gefordert, kann wegen des zu eng gefaßten Untersuchungsraumes nicht durchgeführt werden, da mögliche Abweichungen nicht einbezogen wurden. Damit sind auch die Vorgaben des Unterrichtungsschreibens des RP nicht erfüllt.

Angaben zum Gewerbelärm fehlen ganz.

Die Gutachten enthalten auch methodische Fehler (insbesondere zusammenfassende Bewertung der 5 Lärmgutachten). Völlig unzureichend ist, daß das Fluglärmgutachten eine Qualitätssicherung für das DES 2000 und den daraus abgeleiteten Prognosefall nicht enthält, obwohl derselbe Gutachter ein früheres Gutachten eben für den Ist-Fall 2000 mit einem anderen DES bearbeitet hat, das sich sowohl nach Flugrouten als auch hinsichtlich der Bewegungszahlen unterschied. Es fehlt auch jeder Ansatz, das DES anhand verfügbarer Flugspuren wenigstens plausibel zu machen, so daß eine vorläufige Prüfung sinnvoll würde. Wissenschaftlich inakzeptabel ist das Fehlen jedes Ansatzes zur Quantifizierung möglicher Abweichung des Berechnungsmodells nach AzB. Das Modell AzB wurde in den 60er Jahren entwickelt und zur Berechnung von Fluglärmzonen nach dem Leq4-Verfahren von 75 dB(A) und 68 dB(A) konzipiert und nicht für den Leq3-Pegel bis 55 dB(A).

Das Gutachten zum Straßen- und Schienenverkehr leidet unter der groben Vernachlässigung aller Abschirmungen und der dämpfenden Wirkung der Vegetation. Auch bei dem zusammenfassenden Gutachten liegt der entscheidende Mangel darin, daß der Bodenschall mit dem ihm zuzurechnenden Anteil Rollärm nicht entsprechend den Vorgaben des Unterrichtungsschreibens nach der TA-Lärm bewertet worden ist. Der gewerbliche Lärm ist auf der Basis der lautesten Nachtstunde zu bewerten, die wahrscheinlich in die Zeit zwischen 23:00 und 1:00 Uhr fällt. Das Gut-

achten für die zusammenfassende Bewertung baut auf einer Annahme auf, die dem heutigen Stand des Wissens zur Wirkung des Lärms aus den unterschiedlichen Quellen des Verkehrs widerspricht. Nicht berücksichtigt ist, daß alle Wirkungsforscher in den letzten 30 Jahren der Auffassung gewesen sind, daß Fluglärm lästiger ist als Straßenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm lästiger als Schienenverkehrslärm.

Wenn der Fluglärm mit 55 dB Ldn zu bewerten ist, zeigt dies schon, wie richtig es ist, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV als Ldn ausgedrückt werden. Der Wert beträgt in Wohngebieten 59 dB, was wiederum 55 dB entspricht, wenn der Fluglärm malus abgezogen wird. Die vom RP vorgegebene 55 dB-Linie für die Summe der Verkehrsgeräusche hätte unter Berücksichtigung eines Bonus von 5 dB für Schienenlärm und eines Malus von 4 – 5 dB für den Fluglärm berechnet werden müssen. Wenn sich die 55 dB auf den Fluglärm bezögen, hätte man den Straßenverkehr mit einem Bonus von 5 dB und den Schienenverkehr mit einem Bonus von 10 dB berücksichtigen können. De Facto wurde aber das Gegenteil gemacht, indem die Bebauungs- und Vegetationsdämpfung vernachlässigt wurde, die man aber beim Boden- und Rolllärm um des angestrebten Ergebnisses willen (vermeintliche Reduzierung des Bodenlärms) wiederum berücksichtigt hat.

Die vom Lärmgutachten gewählte Methodik führt zu einem Malus für Schienen- und Straßenverkehr von 15 bis 20 dB. Dies wiederum verdeckt die eigentliche Beeinträchtigung durch den Fluglärm. Bodenlärm wird ebensowenig wie Gewerbelärm durch Eisenbahnverkehr in irgendeiner Form beeinflusst, da der Eisenbahnverkehr wie der Fluglärm nur zu bestimmten Phasen auftritt und in den Pausenzeiten zwischen den Ereignissen der Gehöreindruck durch den Bodenlärm minimiert wird. Die Tatsache, daß die Abschätzung an den Referenzpunkten Werte für den Ldn des Bodenlärms über 50 dB geliefert haben, zeigt, daß von einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte auszugehen ist. Sie sind zu hoch bzw. so hoch, daß das Regierungspräsidium auch für den Ist-Zustand verpflichtet ist, Pegelreduzierungen im Rahmen nachträglicher Anordnungen durchzusetzen (TA-Lärm Nr. 5 letzter Absatz). Diese Aussage ist um so zutreffender, als das Bodenlärmgutachten in Zeppelinheim und Waldorf von weiteren Erhöhungen auf immerhin 62 dB an bestimmten Meßpunkten ausgeht. Dazu ist gegebenenfalls noch ein Tonzuschlag von 5 dB zu addieren. Dies führt zu Werten, die für die Nachtzeiten in jedem Fall als relevant im Bezug auf Gesundheitsgefahren zu sehen sind. Die Zusatzbelastung durch Roll- und

Bodengeräusche ist nicht nur im lokalen Umfeld festzustellen. Bei der UVP-Bewertung liege der grundlegende Fehler wieder darin, daß vergessen wurde, daß durch Waldverluste der bisherige Schutz von Teilgebieten entfallen wird. Statt dessen werden Vorbehalte gegen die 100/100-Regelung angemeldet.

Die Werte aus Zeppelinheim im Bereich des Bodenlärms kommen bis zu einer Überschreitung des Nachtrichtwertes in einem WR-Gebiet von 16 dB und einem allgemeinen Wohngebiet von 9 dB und zwar in Zeiten, in denen Fluglärm gar nicht vorhanden ist. Dies wiederum zeigt einen weiteren Mangel, daß nämlich der Ist-Fall 2000 und der Prognose-Ist-Fall 2015 nicht dargestellt und bewertet wurden. Dies erfolgte nur deswegen, um nachträglichen Anordnungen durch das Regierungspräsidium zu vermeiden, die mehr denn je von Amts wegen veranlaßt sind.

Überhaupt nicht aufgearbeitet ist die Problematik der Einzelschallereignisse und ihre Auswirkung auf die menschliche Gesundheit. 1987 gab es im Durchschnitt täglich 830 Flugbewegungen. Der Anteil der Flugbewegungen im Zeitraum 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr lag bei durchschnittlich 63 Flugbewegungen. 1999 lag die durchschnittliche tägliche Gesamtbewegungszahl bereits bei 1275 Flugbewegungen. Der Anteil der Nachtflüge hatte sich auf durchschnittlich 136 Flüge im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr erhöht. Für 2015 sind über 1.900 Flugbewegungen täglich prognostiziert. Nach der September-Entscheidung des Hess. Verkehrsministers sind künftig im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr 300 Flugbewegungen zulässig.

Auf das Jahr gerechnet betrug die Gesamtzahl der Nachtflüge 1985 10.905, im Jahr 2000 lag die Gesamtzahl der Nachtflüge bei 48.000 Flugbewegungen. Die Nachtflüge haben sich mehr als vervierfacht. Die nächste Steigerung der Nachtflüge ist durch ministeriellen Akt ohne Rücksicht auf die Gesundheit der Bevölkerung vorprogrammiert.

Vor Inbetriebnahme der Startbahn-West gab es jährlich etwa 170.000 Flugbewegungen. Die Zahl hatte sich im Jahre 1991 auf 320.000 Flugbewegungen, im Jahre 2000 auf 460.000 Flugbewegungen jährlich erhöht. 2015 sollen es über 600.000 Flugbewegungen sein. (Die richtige Zahl dürfte bei einem Ausbau des Terminals 3 noch weit höher liegen!)

Die Lästigkeit der Einzelschallereignisse, insbesondere in den Bereichen ab 70 dB(A), haben sich seit Inbetriebnahme der Startbahn-West signifikant erhöht, insbesondere in den letzten Jahren.

Wie sich die Zahl der Einzelschallereignisse beispielsweise an einem Meßpunkt der Stadt Raunheim von 1987 bis 1999 entwickelt hat, veranschaulicht die nachfolgende Tabelle:

	1987	1999
70 – 75 dB(A)	59	77
75 – 80 dB(A)	50	81
80 – 85 dB(A)	23	20
85 – 90 dB(A)	4	2
	133	180

Die vorstehenden Zahlen beruhen ausschließlich auf Angaben der FAG (jetzt: Fraport AG).

Diese Zahlen belegen die Steigerung, sie stimmen aber nicht annähernd mit den tatsächlichen heutigen Meßergebnissen vor Ort überein. Die im Sommer dieses Jahres für Raunheim nachgemessenen Belastungszahlen weisen bei Ostbetrieb an zwei Meßpunkten folgende Ergebnisse nach:

199 bzw. 216 Einzelschallereignisse mit mehr als 70 dB tagsüber und an beiden Meßpunkten 27 Einzelschallereignisse mit mehr als 70 dB nachts.

Damit sind alle Höchstwerte, die bereits im Mediationsverfahren als Grenze für die Gesundheitsbeeinträchtigung benannt wurden, weit überschritten. Nach Auffassung des Sachverständigen Dr. Kaska im Mediationsverfahren sollte zur Vermeidung erheblicher Belästigung niemand mehr als 60 Schallereignissen am Tag bzw. 8 Ereignissen in der Nacht über 70 dB(A) ausgesetzt sein.

Die lautesten Pegel, die beispielsweise in Raunheim und Rüsselsheim vor einigen Wochen gemessen worden sind, lagen bei über 98 dB(A).

Der Anteil des Hub-Verkehrs vor Ausbau der Startbahn-West am Gesamtaufkommen dürfte bei etwa 40 % gelegen haben. Es soll nach Angabe der Fraport AG heute 50 % des Gesamtverkehrs ausmachen. Dies bedeutet, daß die Hälfte derjenigen Belastungen durch Einzelschallereignisse, die zwischenzeitlich durch Nachmessungen über mehrere Wochen vor Ort nachgewiesen worden sind, ausschließlich dem Hub-Verkehr zuzurechnen ist. Da die Meßwerte, die in den letzten Monaten rund um den Frankfurter Flughafen ermittelt worden sind, an einzelnen Punkten die selbst im Mediationsverfahren noch großzügig angegebenen kritischen Grenzen für eine Summierung von Einzelschallereignissen teilweise um das Dreifache überschreiten, ist allein schon durch die Nachmessungen belegt, daß der Hub-Verkehr selbst für Tausende von Anwohnern um den Frankfurter Flughafen Gesundheitsbeeinträchtigungen auslöst. Daß diese Gesundheitsbeeinträchtigungen nachhaltig verschärft werden, wenn die Gesamtbewegungszahlen von heute 460.000 im Jahr auf künftig über 600.000 im Jahre 2015 erhöht werden, bedarf keiner Darlegung.

Die Bestimmungen des BImSchG sind zwar nicht direkt auf die Genehmigung und den Betrieb von Flughäfen anzuwenden. Dies bedeutet indessen nicht, daß die Grundsätze des Umweltschutzrechtes, die ganz wesentlich in maßgeblichen Bestimmungen des BImSchG verfestigt worden sind, für Flughäfen keine Rolle spielen würden. Der Umweltbericht der Bundesregierung hatte bereits im Jahre 1976 (BT-Drucksache 7/5684, Seite 6) erkannt, daß sich Umweltpolitik nicht in der Abwehr drohender Gefahren unter Beseitigung eingetretener Schäden erschöpfe. Vorsorgende Umweltpolitik verlange darüber hinaus, die Naturgrundlagen zu schützen und nur schonend in Anspruch zu nehmen. Hinsichtlich der instrumentellen Umsetzung des Vorsorgeprinzips wurden bereits 1976 vorausschauende und gestaltende planerische Maßnahmen herausgestellt. Die Unzulänglichkeiten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.3.1971, die in der Literatur als gesetzgeberische Fehlleistung, desolate Gesetzeslage oder als dringend reformbedürftig bezeichnet werden, stellen auch nicht annähernd eine Grundlage für die Lösung der sich zuspitzenden Konflikte im Bereich der Verlärmung durch Flugzeuge dar. Die Rechtsprechung hat indessen bereits in der Startbahn-West-Entscheidung erkannt, daß grundsätzlich dem Flughafenunternehmer die Errichtung und Unterhaltung derjenigen Anlagen aufzuerlegen sei, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig seien. Diese Verpflichtung setzte der Planungsentscheidung im luftverkehrsrechtlichen Verfahren eine äußerste, mit einer gerechten Abwägung nicht mehr ü-

berwindbare Grenze. Die tatsächliche Entwicklung des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen hat sich indessen über die Prognosen, die der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde lagen, längst hinweggesetzt und bezogen auf den Hub-Verkehr die Fragestellung nach seiner Bedeutung, Notwendigkeit und seinen Vorteilen für die Umwelt allein auf die Frage gelenkt, ob durch einen weiteren Ausbau der Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens die Immissionsfracht, die die Menschen und die Umwelt rund um den Frankfurter Flughafen nicht nur belästigt, sondern in ihrer Gesundheit beeinträchtigt, noch zu bewältigen ist. Die Frage ist ohne weiteres zu verneinen. Alle im Zusammenhang mit der Notwendigkeit des Hubverkehrs dargestellten Vorteile, von jedem Flughafen müßten anderenfalls zu jedem Zielort Point-to-Point Flüge abgewickelt werden, dadurch werde die Umwelt geschont, werden geradezu in ihr Gegenteil verkehrt, wenn Hub-Flughäfen, die die Drehkreuzfunktion seit Jahrzehnten (Frankfurt am Main) oder erst seit kürzerer Zeit (München) ausüben, in einer Art und Weise belastet werden, die nur noch durch aktiven Schallschutz, nämlich durch eine Reduzierung der Flugbewegungszahlen, bewältigt werden können. Dies zwingt zum Umdenken, auch wenn hierdurch wirtschaftliche Positionen, etwa der Lufthansa, betroffen sind, die selbstverständlich aus rein wirtschaftlichen Überlegungen einen weiteren Ausbau des bestehenden Drehkreuzes Frankfurt am Main forcieren wollen.

Der Flughafen Frankfurt am Main steht bereits derzeit aufgrund der aktuell festgestellten Gesundheitsbeeinträchtigungen vor einem Bewältigungsproblem, für das Lösungsansätze seitens des Landes Hessen oder Flughafenbetreibers Fraport AG nicht erkennbar sind. So ist verständlich, daß Gemeinden und Bürger die nach ihrer Auffassung unerträgliche Situation mit den ersten Klagen gegen den Ist-Zustand auf den Prüfstand gestellt haben.

Noch ungelöst sind alle Fragen, wie eine jetzt schon kaum zu bewältigende Gemengelage bei einem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens in einer sachgerechten Abwägung, die insbesondere die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung im Auge haben muß, bewältigt werden kann. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits in der Startbahn-West-Entscheidung betont, aus der Notwendigkeit einer Planfeststellung, auch bei planfeststellungsbedürftigen Änderungen einer vorhandenen Anlage, bestehe die rechtliche Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Abwägung auf jenen Zustand der Anlage zu beziehen, wie er sich infolge der Planfeststellung ergeben werde. Die von einer zu ändernden Anlage in ihrem bisherigen

Zustand ausgehenden Umwelteinwirkungen dürften daher nicht mit der Folge als vorgegeben ausgeklammert werden, daß die Abwägung allein auf die voraussichtliche Zunahme der Umwelteinwirkungen beschränkt bliebe Im gegenwärtigen Raumordnungsverfahren sind auch nicht Ansätze einer derartigen Bewältigung erkennbar. Ganz im Gegenteil, durch die Einführung des Prognosenullfalls nimmt die Antragstellerin den damit verbundenen Belastungszustand als vorgegeben an und läßt nur noch etwaige Zunahmen zum Planungsfall 2015 „ermitteln“. Eklatanter kann gegen die eindeutige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht verstoßen werden.

Gutachten, die der Frage der aktuellen Gesundheitsbeeinträchtigung und ihrer künftigen Verschärfung durch einen weiteren Ausbau auf den Grund gehen, liegen überhaupt nicht vor. Angesichts der Bedeutung des grundrechtlichen Schutzgutes Gesundheit ist eine Belastung mit Fluglärm, die nachweisbar zu Gesundheitsschäden führt, nicht mit den öffentlichen Interessen am Betrieb eines Verkehrsflughafens vereinbar. Schon eingetretene oder absehbare Gesundheitsschäden, insbesondere bei der Erweiterung einer bereits bestehenden Anlage, können im Wege der planerischen Abwägung mit Verkehrsinteressen nicht gleichsam aufgerechnet oder in der Abwägung überwunden werden. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt jeden einzelnen Menschen vor nachweisbaren Gesundheitsschäden. Auch die öffentlichen Interessen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind, begründen keine Pflicht des Einzelnen zur Hinnahme von Gesundheitsschäden im Interesse des Allgemeinwohls.

Bereits die anhängigen Klagen gegen den Ist-Zustand dienen in aller erster Linie aus der Sicht der Betroffenen dazu, heute vorliegende Gesundheitsbeeinträchtigungen künftig zu unterbinden. Erst recht gelten diese Überlegungen bei einem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens. Hier stellt sich für die Planfeststellungsbehörde und künftig für die Gerichte eine völlig neue Dimension, die auch nicht annähernd Gegenstand einer Abwägungssituation gewesen ist, die bei dem Ausbau des Frankfurter Flughafens durch die Startbahn-West zu bewältigen war. Hier ergibt sich insbesondere bei schon festgestellten Gesundheitsbeeinträchtigungen und einer absehbaren Verschärfung der schon jetzt bestehenden bedrohlichen Lärmsituation die Frage nach Alternativen in der Planfeststellung, die ohnehin vorgelegt werden müssen, wenn die Rechtfertigungsgründe für die Ausbaubestimmung eines Flughafens im Planfeststellungsverfahren selbst offengelegt werden müssen. Dies führt

zwangsläufig dazu, bei einer Situation, die Gesundheitsbeeinträchtigungen schon durch die bestehende Hub-Situation konstatiert, jeder Erweiterung des Hub-Verkehrs eine Absage zu erteilen und statt dessen Alternativen auch außerhalb der bestehenden Flughafenanlage, auch in anderen Bundesländern, wie beispielsweise in Sachsen-Anhalt (Bau eines neuen Verkehrsflughafens für Berlin in Stendal) in die Überlegungen und Entscheidungen mit einzubeziehen. Dabei müssen sich die Fluggesellschaften, die in aller erster Linie von der Hub-Situation profitieren, ganz einfach damit abfinden, daß ein weiterer Ausbau von bestimmten Verkehrsknotenpunkten aus Gründen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange nicht mehr vertretbar ist. Dabei mag auf die Luftverkehrsgesellschaften und die Betreiber des Hub-Standortes zurückschlagen, daß jahrzehntelang das Vorsorgeprinzip im Umweltschutzrecht schlicht mißachtet und keine Maßnahmen getroffen worden sind, die bei der erheblichen Ausweitung der Bewegungszahlen alle Nachteile, die mit der Lärmverschärfung verbunden waren, rechtzeitig hätten kompensieren können. Die rechtlichen Konsequenzen aus dieser Situation liegen in einer denkbaren Antastung bestehender Luftdrehkreuze aufgrund ungeregelter und für Mensch und Umwelt nicht bewältigter Verkehrszunahme, die Unterbindung des Ausbaus bestehender Hub-Flughäfen und die Notwendigkeit, mit einer ganz anderen Intensität, als sie bisher angedacht war, über Alternativen von Hub-Standorten und der damit verbundenen notwendigen Abgabe von Teilen bisheriger Hub-Funktionen nachzudenken.

Bezüglich der Lärmermittlung wird im übrigen auf die gutachterliche Stellungnahme der Firma deBakom zu den Raumordnungsunterlagen verwiesen, deren Inhalt zum Vortrag gemacht wird (ANLAGE 1).

Das Thema „Gesundheit“ wurde grundlegend vernachlässigt. Gerade im Zusammenhang mit dem Thema „Lärm“ wäre es jedoch als raumrelevantes Kriterium zwingend zu untersuchen gewesen. Hierin liegt ein grundlegender Mangel im Verfahren.

Soweit es um die Gesundheitsbelange geht, sind bereits die Vorgaben des Regierungspräsidiums im Unterrichtungsschreiben falsch. Obwohl das sogenannte „Janzen-Kriterium“ nicht erst seit der Tagung der Lärmwirkungsforscher in Neufahrn im Juli vergangenen Jahres als medizinisch unhaltbar zu den Akten gelegt worden ist, sondern in eingehenden wissenschaftlichen Untersuchungen seit Jahren berechtig-

terweise in der Kritik steht, gehen Verkehrsministerium und Regierungspräsidium nach wie vor davon aus, daß es zur Beurteilung der Grenzziehung zwischen Belästigung und Gesundheitsbeeinträchtigung nach wie vor auf das „Jansen-Kriterium“ ankomme. Der Gutachterstreit zwischen Jansen einerseits sowie Maschke/Hecht andererseits prägt nicht nur die gegenwärtige gerichtliche Auseinandersetzung um den Ausbau des Hamburger Flughafens (OVG Hamburg), sondern nachhaltig auch die Diskussion um den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Im Auftrage des Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg haben die Sachverständigen Maschke/Hecht eine eingehende Stellungnahme zu den Jansen-Thesen verfaßt, die dieser Eingabe beiliegt (ANLAGE 2). Dabei wurden von den Sachverständigen Maschke und Hecht folgende Feststellungen getroffen:

Bereits die vom Gutachter Jansen vorgenommene nicht nachvollziehbare Literaturauswahl stelle eine grobe Verletzung der wissenschaftlichen Sorgfaltspflicht dar.

Eine Vielzahl der Behauptungen des Gutachters Jansen entsprächen nicht den Deutschen Din-Normen.

Die Behauptungen des Gutachters Jansen zur Lästigkeit von Lärm seien nicht zutreffend oder hätten keine psychoakustische Grundlage. Seine Thesen zur Satzverständlichkeit bei bestimmten Pegeln hätten keine akustische Grundlage. Einzelne Aussagen zur Sprachverständlichkeit bei bestimmten Belastungsregeln entsprächen nicht der Realität und seien grob fahrlässig.

Die vom Gutachter Jansen präsentierte akustische Fachkompetenz werde den Anforderungen, die an ein lärmmedizinisches Gutachten zu stellen sein, in keiner Weise gerecht.

Die Summation der durch den Autor Jansen vorgelegten Untersuchungsergebnisse sei nicht gerechtfertigt und verstieße gegen das „Energieerhaltungsgesetz“ der Physik. Die Darlegungen des Sachverständigen Jansen zu Maximalpegeln, bei denen eine vegetative Übersteuerung vorliege, seien fehlerhaft. Das vom Gutachter Jansen vorgeschlagene Übersteuerungskriterium für eine Lärmbelastung am Tage beruhe auf Rechenfehlern und sei sowohl formal als auch inhaltlich abzulehnen. Das von Jansen behauptete Übersteuerungskriterium führe zu einer erheblichen Unterschätzung des Schutzbedarfes der Flughafenanwohner. Soweit Immissionsgrenz-

werte durch Jansen angegeben würden, werde kein Immissionsgrenzwert zur Prävention von Herz-Kreislauf-Beeinträchtigungen benannt.

Der vom Gutachter Jansen vorgeschlagene Grenzwert für eine Übersteuerung in der Nacht von 6×60 dB(A) sei abzulehnen, weil der Schutzbedarf der Flughafenanwohner erheblich unterschätzt werde. Auch der vom Gutachter Jansen vorgeschlagene Immissionsgrenzwert für die äquivalenten Dauerschallpegel von L_{eq} außen = 55 dB(A) sei aus präventivmedizinischer Sicht deutlich zu hoch und müsse abgelehnt werden.

Die Sachverständigen Maschke und Hecht kommen zum Ergebnis, daß die maßgeblichen vorliegenden Studien zu lärmbedingten Aufwachreaktionen, Schlafstörungen und zur lärmbedingt erhöhten Kortisolfreisetzung zeigten, daß nächtliche Maximalpegel aus präventivmedizinischer Sicht begrenzt werden müßten. Der Beginn von lärmbedingten Aufwachreaktionen sei für Fluglärm (intermittierende Geräusche) bei Maximalpegeln im Bereich von $L_{A\ MAX} = 45 - 55$ dB(A) anzusiedeln. Analysen der Schlafstruktur zeigten, daß Störungen des Schlafes bei Verkehrslärmbedingten Maximalpegeln (intermittierende Geräusche oberhalb von $L_{A\ MAX} = 45$ dB(A) zu verzeichnen sei. Den Untersuchungen über nächtliche Kortisolausschüttungen sei zu entnehmen, daß Maximalpegel von $L_{A\ MAX} = 55$ dB(A) unterschritten werden müßten, um erhöhte Ausscheidungen zu vermeiden. Bereits im Mediationsverfahren für Frankfurt sei von den anwesenden Experten (Bullinger, Griefhahn, Hecht, Kaska, Maschke, Spreng) übereinstimmend ein nächtlicher Maximalpegel von 52 – 53 dB(A) als Beginn für vegetative Beeinträchtigungen angesehen worden.

Nach Meinung der Sachverständigen Hecht und Maschke ist für nächtlichen Fluglärm in Anlehnung an den Gutachter Spreng ein Übersteuerungskriterium von $3 - 6 \times 52$ dB(A) am Ohr des Schlafers zu fordern. Gleichzeitig müßte mit dem äquivalenten Dauerschallpegel die Anzahl von solchen Schallereignissen begrenzt werden, deren Maximalpegel als zumutbar anzusehen seien („Überlastung“). Werde für die Schalldämmung eines gekippten Fensters 15 dB(A) zugrundegelegt, so ergebe sich ein äquivalenter Dauerschallpegel für den Außenraum von L_{eq} 3 außen = 47 dB(A).

Maschke/Hecht weisen darüber hinaus ausdrücklich darauf hin, daß sich Lärmergebnisse in der zweiten Nachthälfte besonders negativ auswirken. Schlafstörungen könnten dann kaum noch kompensiert werden. In der zweiten Nachthälfte (1:00 –

6:00 Uhr) seien daher Flugbewegungen auf ein unvermeidbares Minimum zu beschränken.

Im Prozeßverfahren der Stadt Neu-Isenburg u.a. gegen das Land Hessen sind die Ergebnisse der Lärmmessung, die von den Zahlen der Fraport AG signifikant abweichen, vorgelegt worden. Es wurde damit zunächst die These widerlegt, daß die sog. „gerechneten“ Zahlen noch ausreichend Spielraum für weitere Bewegungszahlen (damit für eine Erhöhung des Flugbetriebes) zuließen. In Wirklichkeit liegen die „berechneten“ und die „gemessenen“ Werte um bis zu 5 dB(A) auseinander. Die tatsächliche Lärmsituation ist durch Eingriffe in die Gesundheit der Bevölkerung geprägt. Dies alles ist bereits im Scoping-Verfahren vorgetragen, vom Regierungspräsidium aber in keiner Weise auch nur annähernd zur Kenntnis genommen worden. Geschweige denn hat sich die Hessische Landesregierung veranlaßt gesehen, den tatsächlichen Lärmwirkungen nachzugehen und ihrer gesetzlichen Verpflichtung entsprechend dafür zu sorgen, daß Gesundheitsbeeinträchtigungen, die nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts keiner Abwägung zugänglich sind, bereits aufgrund des völlig unzutraglichen Ist-Zustandes endlich zu unterbinden. Statt dessen wird auf breiter Front mit wissenschaftlich völlig veralteten Kriterien gearbeitet, die, wie das Verfahren von dem OVG in Hamburg zeigt, auch vor den Gerichten als „veraltete Kamellen“ erkannt worden sind. Der größte Fehler im vorliegenden Raumordnungsverfahren liegt darin, daß den Fragen der Gesundheit in keiner Weise weiter nachgegangen wird, insbesondere die tatsächliche Gesundheitsbeeinträchtigung der Bevölkerung durch die gegenwärtigen Flugbetrieb keiner Untersuchung gewürdigt, geschweige denn aus den vorliegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen für weitere Ausbaumaßnahmen, die raumbedeutsam sind, Konsequenzen gezogen werden. Wenn ein ganzer Raum durch Lärm in gesundheitsbeeinträchtigender Weise verschallt wird, hat dies Auswirkungen nicht nur auf einzelne Betroffene, sondern auch die gesamte Region, so daß ein Grundanliegen der Regionalen Raumordnungsplanung, niederlegt im Hessischen Landesplanungsgesetz, grundlegend mißachtet wird. § 2 Abs. 2 HLPG bestimmt, daß die im Lande lebenden Menschen ihre Persönlichkeit in der Gemeinschaft entfalten und ihr Leben im Rahmen der demokratischen Grundordnung frei gestalten können sollen. Die natürlichen Grundlagen des Lebens und Wirtschaftens sollen erhalten werden. Wenn sogar die Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen gesichert und miteinander vernetzt werden sollen (§ 2 Abs. 2 Ziffer 5 HLPG) so muß dies erst recht für den Lebensraum der Menschen gelten, deren Ge-

sundheit in weiten Teilen um den Frankfurter Flughafen bereits durch die aktuelle Lärmbelastungssituation nachhaltig beeinträchtigt wird. Dieser Situation verschließen sich insgesamt 16 Aktenordner.

b) Absturzrisiken

Die Absturzrisiken wurden bei allen Bahnvarianten nicht ausreichend geprüft.

aa) Vogelschlag

Es wird gerügt, daß der Untersuchungsraum für das Vogelschlagrisiko zu gering bemessen ist. Die meisten Zusammenstöße mit Vögeln ereignen sich beim Landeanflug, d.h. nicht bei der Landung selbst, und damit nicht zwangsläufig in den engen Grenzen des Flughafengeländes. Gerade für die Bürger in Neu-Isenburg und Raunheim bestehen deswegen schon jetzt erhöhte Gefahren. Mit einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs werden sich diese Gefahren vergrößern.

Flugbahnen von Vögeln, insbesondere das Flugverhalten zu verschiedenen Tageszeiten, wurden nicht untersucht. Die Ausführungen hierzu bleiben pauschal.

Darüber hinaus erfolgten die Untersuchungen nicht mit der erforderlichen zeitlichen und inhaltlichen Tiefe. Die Bestandserfassung über den Zeitraum von einem Jahr an wenigen Beobachtungsstellen ist nicht geeignet, um einen vollständigen Überblick über alle vogelschlagrelevanten Arten zu erhalten.

Das Gutachten gelangt trotz des im Ausbaufall steigenden Vogelschlagrisikos zu dem Ergebnis, daß die statistischen Werte in Frankfurt gleichwohl unterdurchschnittlich bleiben werden. Es stützt dies auf die Hypothese, daß die „Lufttüchtigkeit des Fluggerätes in den kommenden Jahren ständig verbessert werde“, außerdem könne erwartet werden, daß durch „Maßnahmen des Biotopmanagements sowie bei Gefahr im Verzug durch direkte oder indirekte Vergrämungsmaßnahmen die Vogelschlagsituation in den Griff zu bekommen“ sei. Derartige Hoffnungen sind natürlich nicht geeignet, zuverlässige Grundlage für die Beurteilung eines Risikos abzugeben. Der Gutachter be-

wegt sich im Bereich der Spekulation, Beweise für seine Annahmen fehlen. Nach GROOTEN, W. (1996): Biotopkartierung von Flugplätzen, Raumanalyse und ökologische Bewertung, Vogel und Luftverkehr, Bd. 2/96, * 5-9, wird nur die systematische Erfassung und Analyse flächendeckender Grunddaten der Raum-Zeit-Dynamik komplexer Wechselwirkungen im Umfeld von Flugplätzen im Hinblick auf die Vogelschlagverhütung gerecht. Nichts anderes gilt zur Erstellung einer Gefahrenprognose.

Ob sich das Vogelschlagrisiko statistisch im Rahmen der übrigen deutschen Flughäfen hält, ist im übrigen gleichgültig. Ein Sicherheitsrisiko ist aus sich heraus und nicht im Vergleich zu anderen Risiken zu bewerten, die im übrigen von hier aus gar nicht beurteilt werden können. Aufgabe des Gutachters ist es festzustellen, wie hoch das Risiko in Frankfurt ist, ob dieses Risiko einem Ausbau entgegensteht, nicht dagegen, wie es um andere Flughäfen bestellt ist. Der Ansatz des Gutachtens ist falsch und unmaßgeblich.

Darüber hinaus schlägt der Gutachter naturschutzrechtlich relevante Eingriffe wie z.B. die Verfüllung von Kiesgruben, den Verzicht auf zusätzliche geplante Pflanzungen etc. vor, das gezielte Töten von Tieren, die als Nahrung dienen, sowie die Verbrämung einschließlich Abschießen (!) der relevanten Vögel selbst, die im übrigen in den Unterlagen nicht bewertet wurden.

Das Gutachten ist unvollständig und widerspricht den eigenen flugsicherheitsrelevanten Einwendungen der Antragstellerin in den Bebauungsplanverfahren für das Caltex-Gelände der Städte Kelsterbach und Raunheim. Dort heißt es, daß im Bereich der Staustufe Eddersheim flugsicherheitsrelevante Vorkommen von Graureihern beobachtet werden. Diese Vorkommen werden im Vogelschlaggutachten unterschlagen. Auch hier zeigt sich, daß die Antragstellerin unter Benutzung parteiischer Sachverständiger in jedem Verfahren zielgerichtet so argumentiert, wie es ihr paßt, ohne dabei auf objektive Umstände und Sachverhalte Rücksicht zu nehmen. Es fehlt der Antragstellerin am Gesamtüberblick.

Die Vogelschlagstatistik wurde nur für die Jahre **1968 bis 1996** berücksichtigt. Es ist nicht ersichtlich, ob sich insoweit seit 1997 eine Veränderung ergeben hat. Damit ist das Gutachten **unbrauchbar**. Eine nachhaltige Veränderung

der Vorgaben ist nicht auszuschließen, z.B. weil bestimmte Vogelpopulationen in den letzten Jahren stark zugenommen haben. Amerikanische Statistiken weisen eine Erhöhung der Vogelschlagzahlen infolge einer Vervierfachung bestimmter Vögelpopulationen auf. Ob gleiches auch für Frankfurt gilt, hätte festgestellt werden müssen. Eine gute Vogelschlagstatistik ist Voraussetzung für die Anwendung spezieller Vergrämungsverfahren und Maßnahmen des Biotopmanagements auf Flugplätzen. Die Statistik muß auf lückenlosen Daten in den Einzelmeldungen beruhen, um aussagekräftig zu sein und Bewertungen zu ermöglichen. Unverzichtbar ist die Bestimmung von Vogelresten, aus denen nach Möglichkeit die Art und somit das Gewicht des Vogels bestimmt werden kann: HORTON, N. (1999): Vogelschlagstatistik auf Flugplätzen – Wie nützlich kann sie sein? Vogel und Luftverkehr 2/99; 64-68. Angesichts der offensichtlich lückenhaften Statistik am Frankfurter Flughafen ist zu befürchten, daß die vom Gutachter erhofften Maßnahmen nicht wirksam sind.

Das Vogelschlagrisiko wird mangels ausreichender Untersuchungen verkannt. Nach ESCHENFELDER, P. (2000): Der Kummer mit den Wildtieren. (Auszugsweise aus dem Englischen übersetzt von K.H. Hartmann, Vogel und Luftverkehr, Bd. 1/00: 11-15) verursachen Vogelschläge jährlich Schäden von einigen 100 Millionen US\$ und gehören heute zu den drei größten Gefahren für die Luftfahrt. Die International Federation of Air Line Pilots Associations hat das Vogelschlagproblem sogar der höchsten Sicherheitskategorie zugeordnet. Diese Aussage steht im Widerspruch zu der Feststellung des Gutachters (G 13), die Risiken durch Vogelschlag seien gering. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die in Tab.14 (G 13) angegebenen Flugunfälle durch Vogelschlag nur die „Spitze des Eisbergs“ darstellen. Hier werden wesentliche Daten bewußt unterdrückt.

bb) Externe Risiken

Der Gutachter gelangt zu dem Ergebnis, daß die Absturzrisiken bei einem Ausbau steigen, wobei letztlich vollkommen irrelevant ist, ob vom Absturzrisiko im Süden mehr oder weniger Menschen als im Norden betroffen sind, denn der Schutz des Menschenlebens ist nicht abwägbar. Die Bevorzugung der einen oder anderen Variante kann nicht davon abhängig gemacht werden, daß

im Süden im Notfall weniger Menschen bedroht sind. Jedem Menschenleben ist das gleiche Gewicht beizumessen.

Das Gutachten ist grob fehlerhaft. Wesentliche Aspekte der Risikobewertung bleiben unberücksichtigt:

- Der Gutachter hat nicht die Gefahren in den Eindrehpunkten berücksichtigt. Diese Gefahren steigen infolge ansteigender Flugverkehrszahlen ebenfalls. Das Gutachten ist unvollständig.
- Die Risikobetrachtung beruht auf einer anderen Bahnverteilung als das DLR-Kapazitätsgutachten. Es ist daher die Richtigkeit der hieraus resultierenden Feststellungen anzuzweifeln.
- Gefahren durch Betriebe, die der Störfallverordnung bzw. dem BImSchG unterliegen (Ticona in Raunheim) wurden nicht geprüft. Diese Betriebe stellen ein erhebliches Risikopotential dar.

c) Lichtimmissionen

Welche Auswirkungen Lichtimmissionen haben, soll nach Angaben der Gutachter noch nicht abschließend prüfbar sein; dies ist nicht glaubhaft. Die Antragstellerin weiß recht gut, in welchem Umfang Lande- und Startbahnen zu befeuern sind, so daß wenigstens in groben Zügen eine Abschätzung möglich sein müßte. Diese ist auch erforderlich, da die Lichtimmissionen raumrelevant sind. Die Gutachter waren offensichtlich noch nie nachts im Flughafenumfeld, um sich ein Bild davon zu machen, welche Ausstrahlwirkung vom Flughafen bereits heute ausgeht. Noch auf weit entfernten Autobahnen sind die Lichter der Flughafens zu erkennen. Daß eine neue Start- und/oder Landebahn diesen Effekt nicht verstärken wird, ist geradezu unvorstellbar. Die Gutachter meinen, daß der Wald Abschirmwirkung hat. Im Rahmen Verkehrsbeurteilung wird der abgeholzte Wald geradezu zum Symbol der Verdeckung des Fluglärms durch Straßenverkehrslärm. Auch hier gilt das zuvor Gesagte. Die Argumentation wechselt, je nachdem, welches Ziel dem Gutachter vorgegeben ist. Vor Einreichung der sich diametral widersprechenden Gutachten hat aufgrund der Eile bei der Antragstellerin niemand auch nur ansatzweise dafür gesorgt, wenigstens die offensichtlichsten Widersprüche auszumerzen. Es steht fest, daß Wald

in großem Ausmaß abgeholzt werden muß. Außerdem dürfte gerade im Fall einer Südbahn fraglich sein, woher abschirmende Effekte kommen sollen. Die Antragstellerin hat nicht erklärt, eine Südbahn „einzuwalden“. Die Aussagen des Gutachters zu Lichtimmissionen sind damit unbrauchbar; der Gutachter hat deren Bedeutung vollkommen verkannt.

4. Siedlung

a) Allgemein

Im Bereich der Siedlung wurde im Prinzip nur untersucht, welche Flächen wegfallen und ob Alternativflächen zur Verfügung stehen. Es wurde nicht untersucht, welche Planungen überhaupt rechtlichen Bestandschutz genießen. Es hätte zunächst einmal die Flächennutzungsplansituation im Bereich des Umlandverbandes und derjenigen Gemeinden, die nicht dem Umlandverband angehört haben, untersucht werden müssen. Anschließend hätte die gleiche Untersuchung gemeindeweise für jeden Bebauungsplan stattfinden müssen. Es ist überhaupt nicht untersucht worden, welche Auswirkungen der gegenwärtige Flugbetrieb auf Bebauungspläne und den Vollzug solcher Pläne hat, geschweige denn, wie sich bei einem künftigen weiteren Ausbau, sei es der Prognosenullfall, sei es die Verwirklichung einer der drei Varianten, das ausgeführte Vorhaben auf vorhandene und gegebenenfalls bestandsgeschützte Planungen und Bebauungen auswirkt. Diese Untersuchungen sind im Raumordnungsverfahren anzustellen, denn kommunale Bauleitplanungen gehören bei der Aufstellung Regionaler Raumordnungsprogramme grundsätzlich zu dem abwägungsrelevanten Material. Der Gutachter beweist, daß er nicht einmal die juristische Terminologie beherrscht, wenn er von rechtskräftigen Bebauungsplänen und Flächennutzungsplänen spricht. Ob er über die entsprechenden Rechtskenntnisse verfügt, die eine derartige Begutachtung erfordert, ist zu bezweifeln.

Die Flugrouten sind bislang überhaupt nicht abgewogen worden. Bereits durch Änderungen der Flugrouten in Teilbereichen können sich erhebliche Änderungen im Bezug auf bestehende Siedlungen oder geplante Siedlungen ergeben.

Mit keinem Wort wird erwähnt, daß der Ausbau für weite Teile des Flughafenumlands zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen führt, die mit den Zielen

der Raumordnung und Landesplanung, sowie sie in § 1 ROG dargestellt sind, nicht in Einklang zu bringen ist.

Auf der Hand liegende Nutzungskonflikte finden keine Beachtung. So wird zwar lapidar festgestellt, daß zahlreiche Gemeinden keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr im Bereich des Wohnbaus haben, weil die Restflächen im Siedlungsbeschränkungsbereich liegen. Die sich hieraus ergebenden Verluste werden aber nur einfach konstatiert, nicht bewertet. Das Gutachten G 8 enthält lediglich eine Bestandserhebung. Eine Bewertung des Eingriffs in die gemeindliche Planungshoheit fehlt. Es heißt lapidar, daß einzelne Gemeinden in ihrer Planungshoheit betroffen sein können. Welche Konsequenzen dies für die Entwicklung der Gemeinden hat, bleibt ungeprüft.

Jeder gutachterlichen Betrachtung entzogen sind die Konsequenzen des Ausbaus für die Teile der Bevölkerung, die bereits heute im Siedlungsbeschränkungsbereich leben. Gleichzeitig gehen die Gutachter aber von einer Nachverdichtung der Wohngebiete aus, um den durch den Ausbau angeblich bewirkten zusätzlichen Wohnbedarf zu decken. Ob und in welchem Umfang tatsächlich auch positive Auswirkungen auf die Gemeinde zu verzeichnen sind, darf bezweifelt werden. Durch den Zuzug von 40.000 bis 80.000 Personen (je nach Modell) soll die Altersstruktur in den Gemeinden verbessert werden. Gleichzeitig wurden allerdings die Entwicklungspotentiale der im unmittelbaren Flughafenumfeld liegenden Gemeinden beschränkt, so daß zu bezweifeln ist, daß diese überhaupt in der Lage sind, nennenswerte Zuwächse aufzunehmen, die zu einer Verbesserung der Alterstruktur beizutragen vermögen.

Welche weiteren Flächen für Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Gemeinden zur Verfügung gestellt werden, um den erhöhten Wohnbedarf und die Verkehrszunahme zu decken, wird nicht erläutert.

b) Soziostrukturelle Auswirkungen

Soziale Auswirkungen der Verlärmung von Wohngegenden wurden nicht untersucht, obwohl bereits heute Veränderungen der Bewohnerstrukturen unterhalb der Räume der An- und Abfluglinien zu erkennen sind. Insbesondere Familien mit Kindern ziehen aus den verlärmten Gebiete fort. In der Regel verbleiben alte Men-

schen, die den Umzug scheuen, oder sozial Schwache, die sich einen Umzug nicht leisten können. Dies kann bis hin zu einer Verslumung solcher Gebiete führen. Einer derartigen Entwicklung kann die Raumrelevanz nicht abgesprochen werden. Eine Sozialstudie hierzu und zu Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist unerlässlich.

Negative soziale Auswirkungen auf Gebiete mit Naherholungsfunktion wurden nicht untersucht. Werden Naherholungsgebiete verlärmmt, sinkt nicht nur die Wohn- und Lebensqualität der Einwohner; auch Abwanderungstendenzen können hierdurch gefördert werden. Eine Untersuchung hierzu fehlt. Siedlungsnaher Freiräume wurden nur im Umkreis von 500 m um Siedlungsflächen erfaßt. Dies ist deutlich zu kurz gegriffen, da sich die der Erholung dienenden Freiflächen selbstverständlich auch auf die umgrenzenden Wälder etc. erstrecken, die weiter als ½ km entfernt liegen. Dies gilt insbesondere für die vom Gutachter beschriebenen (0.5.4) landschaftsgebundenen Erholungsnutzungen (Wandern, Radfahren). Das Ziel der Raumordnung, siedlungsnaher Freiflächen zu sichern (1.2. RPS) wird verletzt,

c) Wertverfall

Die Untersuchung eines möglichen Preisverfalles durch den geplanten Ausbau des Flughafens ist ungenügend. Der Gutachter gelangt nach einer Betrachtung der Preisentwicklung seit 1965 zu dem Ergebnis, daß die Entwicklung der Bodenpreise nicht im Zusammenhang mit dem Flughafen stehe. Eine detaillierte Begründung fehlt. Der Gutachter hat lediglich eine großräumige pauschalierende Betrachtung durchgeführt, die keine Rückschlüsse auf die besonders verlärmten Gebiet zuläßt. Diese Aussage betrifft allerdings nur die Vergangenheit, denn der Gutachter führt selbst aus, daß eine explizit auf den künftigen Flughafenausbau bezogene Betrachtung nicht möglich sei. Damit ist das gesamte Gutachten für die Feststellung der raumrelevanten Auswirkungen unbrauchbar. Die Betrachtung der Bodenpreisentwicklung seit 1965 ist für das Raumordnungsverfahren von rein akademischer Bedeutung, wenn hieraus nicht zuverlässige Schlüsse für den Ausbaufall gezogen werden können.

Die Untersuchung krankt ferner daran, daß der Gutachter lediglich Durchschnittswerte verglichen hat. Dies reicht nicht aus, da z.B. gerade die Stadt Neu-Isenburg insbesondere im Norden dauerhaft durch extremen Fluglärm belastet wird. Auch

weist die Untersuchung nach, daß in Neu-Isenburg die Wohnlandpreise im Maximalbereich gerade nicht wie in anderen Gemeinden gestiegen sind. Eine derart schlechte Entwicklung wie in der Stadt Neu Isenburg ist sonst nirgends zu verzeichnen. Die Aussage des Gutachters, es existierten keine signifikanten Unterschiede, ist schlicht falsch. Ein Wertevergleich zeigt dies.

Es wurde auch nicht ermittelt, ob der Bau bzw. die Inbetriebnahme der Startbahn West irgendwelche Auswirkungen auf die hiervon betroffenen Flächen hatte.

Die konkreten Betrachtungen vor Ort zeigen, daß sich die Bodenrichtwerte in den besonders verlärmten Gebieten schlechter entwickeln als in den nicht von Fluglärm betroffenen Gebieten.

Darüber hinaus wurde nicht geprüft, ob sich die Verkaufsmöglichkeiten für Häuser / Eigentumswohnungen in den besonderes vom Fluglärm betroffenen Gebieten verschlechtert haben. Die Praxis beweist dies. Es wurde nicht geklärt, wie viele Verkaufsfälle in diesen Gebieten in den letzten Jahren im Vergleich zu anderen Wohngebieten zu verzeichnen waren. Diese Betrachtung hätte die erheblichen negativen Folgen der Verlärmung auf die Wohnhäuser unmißverständlich verdeutlicht. Es ist davon auszugehen, daß nach einem Flughafenausbau Häuser / Eigentumswohnungen in den Gegenden unterhalb der Anflug- und Abflugrouten unverkäuflich oder nur mit extremen Verlusten zu verkaufen sind. Flächenhafte Wertverluste, denen eine Raumbedeutsamkeit nicht abgesprochen werden kann, werden zwangsläufig auftreten.

d) Flächenreserven/Flächenbedarf

Der Gutachter gelangt anhand beider Modellberechnungen zu dem Ergebnis, daß die durch den Flughafenausbau ausgelöste Nachfrage nach Wohn- und Gewerbe- raum gedeckt werden kann. Der Gutachter wählte zwei Berechnungsmodelle, wobei das Modell A auf Fakten, das Modell B auf hypothetischen Annahmen und Erfahrungswerten beruhte, die im einzelnen nicht nachvollziehbar sind. Die Spannweite zwischen beiden Modellen ist derart weit (100%), daß zuverlässige Rückschlüsse auf die tatsächlichen raumrelevanten Auswirkungen nur dann möglich wären, wenn eine verbindliche Aussage dazu getroffen würde, welche Modellberechnung die

Realität abbildet. Es macht doch einen erheblichen Unterschied, ob mit einem Zugang von 40.000 oder von 80.000 Menschen zu rechnen ist.

Die ÖV und MIV- Umhüllenden wurden nicht getrennt ermittelt, obwohl die Fahrzeiten keinesfalls vergleichbar sind. Die MIV-Isochrone dürfte wegen der erheblichen Belastung der Straßen deutlich kleiner als die ÖV-Isochrone sein. Bereits der Ansatz des Gutachtens ist undifferenziert.

88,8 % der Flughafenbeschäftigten haben gegenwärtig ihren Wohnsitz im Untersuchungsraum, hiervon 70,39% im inneren Untersuchungsraum. Die Siedlungspotentiale wurden durch eine Differenzbetrachtung im Raumordnungsgutachten 1997 der Planungsregion Südhessen errechnet. Da nicht alle Gemeinden innerhalb der 60-Minuten Isochrone der Planungsregion Südhessen angehören, ist die Richtigkeit dieser Vorgehensweise zu bezweifeln, zumal der Gutachter selbst festgestellt hat, daß für andere Regionen aussagekräftige Zahlen nicht vorhanden sind.

Ausweislich eines nicht vorliegenden Gutachtens (AS&P Zielvorstellungen für die Gestaltung des engeren Verflechtungsraumes Rhein-Main bis zum Jahr 2000 und Handlungsstrategien zur Umsetzung) soll ein Nachverdichtungspotential von 75% der heute vorhandenen Bruttowohnfläche bestehen. Die Zahl 75% erscheint jedoch sehr hoch, weshalb die Feststellungen des Gutachtens in Zweifel zu ziehen sind. Das Gutachten liegt nicht vor, weshalb seine Richtigkeit nicht überprüft werden kann. Aussagen zum Bruttowohnbauland helfen nicht weiter. Interessant ist die mögliche Nettowohnbaulandfläche. Darüber hinaus ist bekannt, daß Nachverdichtungen in der Regel höchst schwierig sind. Die Stadt Frankfurt begründet den Bedarf für die Neuausweisung von Baulandflächen auf bisher un bebauten Gebiet in der Regel damit, daß innerhalb der Stadt nur geringe Flächenpotentiale vorhanden sind und daß deren Nutz barmachung nicht zu gewährleisten ist, z.B. weil die Eigentümer kein Interesse an einer Nachverdichtung etc. haben. Bereits deswegen sind die Annahmen des Gutachters in Frage zu ziehen. Es wurde nicht geprüft, ob die angeblich bestehenden Nachverdichtungsmöglichkeiten auch tatsächlich Chancen auf eine Umsetzung bieten. Dies ist zu bezweifeln. Der Gutachter behauptet, es ergäbe sich ein sinnvolles Potential von 40% der Innenentwicklung. Auf welche Zahl sich dieser Prozentsatz beziehen soll, sagt er leider nicht. Auch ist vollkommen ungeklärt, ob bei der Berechnung des Nachverdichtungspotentials die Gebiete innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs einberechnet wurden. Hier müßte ge-

prüft werden, ob derartiges Potential in Gebieten, die der Siedlungsbeschränkung unterliegen, besteht. Die undifferenzierte Betrachtung des Gutachters führt zu falschen Ergebnissen. Es ist in Frage zu stellen, daß die Nachverdichtung in diesem Ausmaß erfolgen kann. Für die Gewerbeflächen werden die Aussagen etwas genauer; hier soll ein Nachverdichtungspotential von 10% bis 20%, bezogen auf die vorhandenen Beschäftigtenzahlen, bestehen, wobei allerdings nicht erklärt wird, von welcher Fläche pro Beschäftigtem auszugehen ist.

Allein durch die Ausweisung des Siedlungsbeschränkungsbereiches sollen in den drei Planungsfällen Nordwest/Nordost/Süd zwischen 292 und 321 ha Wohn- bzw. Mischbauflächen entfallen.

Für die Berechnungen wurde die 60dB(A)-Isolinie nach AzB 84 zugrundegelegt. Die Kritik an der AzB 84 ist bekannt. Es ist zu bezweifeln, daß die Ergebnisse auch für die AzB 90 Gültigkeit haben werden.

Der Gutachter geht ferner von der Annahme aus, daß Wohnbaulandflächen im Geltungsbereich rechtsverbindlicher Bebauungspläne durch die Ausweisung der Siedlungsbeschränkung nicht berührt werden. Diese Annahme widerspricht der Genehmigung der Landesregierung zum Regionalplan Südhessen. Das Gutachten beruht damit auf falscher Tatsachengrundlage.

Der Gutachter behauptet ferner, daß sich für Gemeinden, die nach dem ROP bisher auf die Eigenentwicklung beschränkt sind, neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen könnten. Warum dies so ist, verschweigt er. Welche Schlußfolgerungen er aus diesen angeblichen Potentialen bezieht, ist ebenfalls unklar.

Der Zuwachs wurde anhand der Prognose in den Raumordnungsregionen ermittelt, wobei die Berechnung nicht im einzelnen mitgeteilt wurde und deswegen nicht nachvollziehbar ist. Der Gutachter behauptet, sie orientiere sich an allgemein gültigen Verfahren. Der Gutachter stellt Tabelle um Tabelle auf, ohne deren Nutzen und Bezug im einzelnen zu erläutern.

Der ausbaubedingte Bevölkerungszuwachs wird anhand der prognostizierten Beschäftigungseffekte ermittelt. Grundlage hierfür ist eine im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellte Untersuchung, deren Richtigkeit vom Gutachter in keiner Weise

geprüft wurde. Die Ergebnisse der Gutachten im Mediationsverfahrens insbesondere der Gutachten zu Beschäftigungseffekten wurden in starkem Ausmaß kritisiert. Selbst das Regierungspräsidium forderte im Unterrichtungsschreiben, daß nicht einfach auf diese Gutachten zurückgegriffen werden soll. Es ist auch nicht verständlich, warum nicht auf die Ergebnisse der speziell für das Raumordnungsverfahren abgestimmten Unterlagen abgestellt wurde.

Der Gutachter geht von unterschiedlichen Zuzugsraten in den Modellen A und B aus, erläutert diese aber nicht. Das Gutachten ist auch insoweit nicht nachvollziehbar.

Die Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs erfolgte unter Außerachtlassung der Siedlungsbeschränkungslinie. Diese gelte nicht für Gewerberaum. Dem Gutachter ist hierin zwar recht zu geben. Tatsache ist aber, daß eine Büronutzung innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs faktisch zumindest erschwert wird. Die Gefahren, der die arbeitende Bevölkerung durch Fluglärm ausgesetzt sind, sind keine anderen als die der wohnenden Bevölkerung. Lärm bleibt Lärm, unabhängig davon, ob der Betroffene seiner Arbeit nachgeht oder zuhause sitzt und ein Buch lesen will. Die Gebiete innerhalb der Siedlungsbeschränkung sind damit aus der Betrachtung des Gewerberaumpotentials herauszunehmen.

Die RVS vergleicht auch beim Flächenbedarf abermals fehlerhaft ausschließlich den sogenannten „Prognosenullfall“ mit den „Ausbaufällen“, nicht aber den tatsächlichen Nullfall. Die Fehlerhaftigkeit dieses Ansatzes wurde bereits oben dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Die Unzulänglichkeit der Studie wird auch an weiteren Widersprüchen deutlich. So heißt es (Cc 2, S. 51), daß eine direkte Inanspruchnahme von Wohn- und Mischgebietsflächen nicht erfolge. Nur einen Absatz weiter wird ausgeführt, daß die Vorzugsvariante Nordwest vorhandene Gewerbe- und Mischgebietsflächen beanspruche.

IV. Vorhabensalternativen

1. Allgemein

Nicht geprüft wurden auch sonstige Verlagerungsmöglichkeiten, z.B. Einbeziehung der Flughäfen Erbenheim oder Hahn, Teilverlagerungen auf die Bahn, Spreizung der Parallelbahnen.

Der Ausschluß von Standortalternativen wurde schlagwortartig damit begründet, daß diese bei der Kapazitätsnachfrage am vorhandenen Standort nicht in Betracht kommen. Warum die Kapazitäten nicht verlagert oder auf anderen Standorten gebündelt werden kann, wird mit dieser pauschalierenden Aussage nicht erklärt. Das Aufteilen von Kapazitäten auf verschiedene Flughäfen ist nichts Ungewöhnliches, bewirkt auch keinen Bedeutungsverlust. So funktionieren die Flughäfen Paris und London nach diesem System; im Ruhrgebiet wird der Bedarf durch zwei relative große Flughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn) gedeckt. Eine solche Lösung wäre auch im Rhein-Main-Gebiet denkbar. Jedenfalls sind die bekannten Möglichkeiten (Hahn, Erbenheim) nicht durch qualifizierte Untersuchungen als untauglich verworfen worden Letztlich beweist diese Aussage, daß hier um jeden Preis den betrieblichen Wünschen der Fraport Rechnung getragen werden soll. Die Alternativenprüfung wurde damit von Anfang an unzulässig verkürzt.

2. Erbenheim

Der Ausbau des Flughafens Erbenheim als Satellitenflughafen ist nicht untersucht worden. Es ist auch nicht untersucht worden, welche Möglichkeiten bestehen, wenn die Startbahn-West sowohl zum Starten als auch zum Landen benutzt wird. Externe Varianten sind überhaupt nicht geprüft worden, sondern werden - im wesentlichen unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der Mediation, die ein demokratisch nicht legitimes Verfahren darstellte - einfach abgehandelt.

Bei der Hub-Funktion, die immer wieder in den Vordergrund gestellt wird, muß berücksichtigt werden, daß die benannte angeblich garantierte Umsteigezeit von 45 min. im Regelfall 2 Stunden dauert. Dies bestätigt die Studie „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung“ (dort S. 131), die im Auftrag der IFOK von März Transport Consult erstellt wurde. Die Angaben der Antragstellerin zur garantierten

Umsteigezeit sind auch nicht annähernd realistisch. Sie führen aber dazu, daß Varianten, die von vorneherein mit längeren Wegen als die Nord- und Südvarianten belastet sind, fehlerhafterweise vorweg ausgeschieden wurden. Dies führt zu einer verkürzten Alternativenprüfung. In der Nähe von Paris ist derzeit ein dritter Flughafen in der Planung. Die Entfernung zum Stadtzentrum beträgt hier 100 km. Für den Flughafen Stendal bei Berlin wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dieser Flughafen könnte auf Sicht auch eine Hub-Funktion übernehmen. Stellt sich heraus, daß der derzeitige Raum um den Frankfurter Flughafen bereits Belastungen aufweist, die als Gesundheitsbeeinträchtigungen zu qualifizieren sind, stellt sich hier erst recht die Frage nach Alternativen im Rahmen einer Abwägung. Diese Alternativen können nicht in dem Bundesland halt machen, in dem der Flughafen sich bereits befindet und dort ausgebaut werden soll. Gerade die bewußte Erkenntnis bereits bestehender Gesundheitsbeeinträchtigungen muß Veranlassung geben, darüber nachzudenken, welche Alternativen es deutschlandweit gibt. Hierzu sind Überlegungen bisher überhaupt nicht angestellt worden. Die großen europäischen Flughäfen Paris und London sind ebenfalls mit faktischen räumlichen Grenzen belastet, was dazu führt, daß dort der Hub auf mehrere Flughäfen verteilt wurde, ohne daß dies dem Hub geschadet hätte. Warum in Frankfurt etwas anderes gelten soll, wurde nicht erklärt.

Die Variantenauswahl erfolgte hier allein aus betrieblichen Gründen auf seiten der Antragstellerin, ohne daß raumordnerische Belange ausreichend zum Tragen kamen. Die Einbeziehung des Flughafens Wiesbaden wurde nicht ausreichend begründet, obwohl diese die erwünschten Kapazitäten gewährleistet hätte. Zu diesen - und nur zu diesen Varianten - wurde die luftseitige Umsetzung geprüft. Angeblich stünden für diese Variante nicht ausreichend Luftraumkapazitäten zur Verfügung. Es ist in Abrede zu stellen, daß die Luftraumkapazität nicht ausreicht, um die geforderten Eckwerte zu erzielen. Hierfür sind keine nachvollziehbaren Gründe ersichtlich, zumal sich diese Probleme bei allen anderen Varianten - auch denen, die mit einer noch höheren Verkehrsbelastung verbunden wären - anscheinend nicht aufdrängte. Die Bewältigung der luftseitigen Anbindung scheint daher kein tatsächliches Problem zu sein; anderenfalls hätte diese zwingend für die nun zur Auswahl stehenden Varianten untersucht werden müssen. Die Auswahl wurde damit durch nicht sachgerechte Erwägungen verkürzt. Gleichzeitig wurde die Vorgabe des RP mißachtet, im Rahmen einer Grobanalyse den Ausbau des Flughafens Erbenheim als Lösungsvariante zu prüfen (vgl. Unterrichtungsschreiben, S: 20).

Im Widerspruch zum Unterrichtungsschreiben hat der Hessische Ministerpräsident mit Schreiben vom 07.12.2001 nunmehr erklärt, der Flughafen Erbenheim stehe für eine zivile Nutzung nicht zur Verfügung. Warum die andern mit dem Verfahren betroffenen Behörden hiervon keine Kenntnis hatten und gleichwohl eine Variantenprüfung verlangten, ist vollkommen unverständlich. Die Einwender können diese Vorgänge nur mit Unverständnis und beträchtlichen Zweifeln daran begegnen, ob hier nicht schlicht aus betrieblichen Gründen die Einbeziehung des Flughafen Erbenheim nicht erwünscht ist. Derartige Wünsche reichen allerdings nicht aus, um eine sich aufdrängende Alternative außer Betracht zu lassen.

3. Hahn

Insbesondere für Frachtflüge und Passagierflüge, die keine Hubfunktion erfüllen ist nach dem Gutachten der Mörz Transport Consult eine Verlagerung, z.B. nach Hahn, möglich. Dies wurde nicht berücksichtigt. Die Kapazitäten von Hahn sollen vermutlich „geschont“ werden, um weiteren Bedarf zu befriedigen. Die Möglichkeiten, die sich durch die Einbeziehung des Flughafens Hahn ergeben, wurden in der RVS nicht geprüft. Hingegen wird in der Zusammenfassung 0.5 S. 36 der Eindruck erweckt, als sei dies geschehen. Die Zusammenfassung ist damit schlicht falsch. Es wird etwas behauptet, was tatsächlich gutachterlich nicht belegt ist. Welcher Zweck damit verfolgt wird, kann nur gemutmaßt werden.

4. Variantenauswahl und FFH

Nach § 19 c Abs. 3 BNatSchG darf ein Projekt nur zugelassen werden, „soweit zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung zu erreichen, nicht gegeben sind.“

Die FFH-Relevanz des Ausbauvorhabens steht fest, auch wenn es dem Gutachter nicht gelungen ist, ein vollständiges Gutachten zu erstellen und alle relevanten Fragen zu beantworten.

Die Gutachter haben es versäumt, Varianten zu untersuchen, deren Eingriffsrelevanz deutlich geringer ist. Da hier eine abwägende Entscheidung zu treffen ist, hätten insbesondere auch Varianten, die z.B. aus betrieblichen Gründen von der Antragstellerin nicht bevorzugt werden und damit von vorneherein ausgeschieden

wurden, auf ihre Eingriffsrelevanz überprüft werden müssen. Dies wurde versäumt. Den betrieblichen Wünschen (z.B. geringe Umsteigezeiten, die es in Wirklichkeit gar nicht gibt) der Antragstellerin wurde hier bereits vorab eine größere Relevanz als den Umweltbelangen beigemessen. Diese Entscheidung zu treffen ist aber nicht Sache der Antragstellerin, sondern des Landes. Die Variantenauswahl ist gerade unter FFH-Aspekten als verkürzt zu bezeichnen.

V. Widersprüche zum RPS 2000

Die Planung steht im unauflösbaren Widerspruch zu Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Hier wurde nicht einmal ansatzweise versucht, Lösungen zu finden. Die Widersprüche zu den Zielen werden unkommentiert hingenommen. Im RPS 2000 heißt es:

- *„Das Ziel der Standortverbesserung wird mit dem Ziel einer nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen verbunden. Ein sparsamer und schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen, wie Grundwasser, Boden und Klima sowie die Erhaltung der Artenvielfalt wird angestrebt.“ (2.1)*

Mit der Zerstörung wichtiger Lebensräume für geschützte Arten, die gerade und ausschließlich in den betroffenen Wäldern vorkommen, widerspricht die Planung dieser Zielsetzung. Die Gutachter stellen selbst fest, daß erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, daß natürliche Lebensgrundlagen zerstört werden. Wie dies mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Übereinstimmung zu bringen ist, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Tatsache ist, daß diese Widersprüche nicht auflösbar sind.

- Im Verdichtungsraum sind verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren (2.1-2)
- Ökologisch wertvolle Flächen sind freizuhalten

Es wurde bereits dargestellt, daß ökologische wertvolle Flächen zerstört werden. Eine Lösung für diese Konflikt mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung sehen die Raumordnungsunterlagen nicht vor.

VI. Beschäftigungseffekte (G 4.3)

1. Widersprüche zum Mediationsgutachten / Grundsätzliches

Das Gutachten führt das Mediationsgutachten fort. Angesichts der heftigen Kritik an den Mediationsgutachten wäre diese Vorgehensweise nur zuverlässig, wenn sich die Gutachter mit der Kritik an den Mediationsgutachten auseinandergesetzt hätten. Dies ist nicht geschehen. Das Gutachten ist in weiten Teilen als schlampig zu bezeichnen. Es zeichnet sich durch ständige Wiederholungen und Zusammenfassungen aus; zum Inhalt trägt diese Methodik nichts bei. So wird mindestens viermal erklärt, warum das Investitionsverhalten der letzten 5 Jahre abgefragt wurde; die Differenz der Beschäftigtenzahlen im Mediationsgutachten zu diesem Gutachten wird zweimal dargestellt und graphisch unterlegt. Es werden beständig Behauptungen aufgestellt, ohne diese auch nur ansatzweise zu begründen.

Das Gutachten basiert auf den Planzahlen für das Jahr 2000, die angeblich eine sehr hohe Prognosegüte haben, weil sie im Herbst erhoben worden seien.

Die Beschäftigtenanzahl ist seit der Erstellung des Mediationsgutachtens gesunken. Die Gutachter erklären dies damit, daß im Mediationsbericht andere Datenbasen zugrunde lagen. Überprüfbar sind diese Ausführungen nicht, weil sie abermals vollkommen pauschal bleiben. Es soll irgendein Unternehmensteil nicht mitberechnet worden sein. Welcher dies ist, wieviel Beschäftigte dieser Unternehmensteil hat, verschweigen die Gutachter. Die Ergebnisse sind damit nicht verwertbar, da sie nicht schlüssig begründet wurden.

Worauf sich die Hoffnung auf eine Beschäftigtenzunahme bis zum Ende des Jahres 2000 stützt, erklären die Gutachter nicht.

Die Feststellungen über die Wohnorte der Flughafenbeschäftigten weichen vom Mediationsbericht ab. Der Landkreis Limburg-Weilburg wird nunmehr für 7,33% der Beschäftigten im Gegensatz zu 4% im Mediationsgutachten als Wohnort bezeichnet.

Lt. Mediationsbericht belief sich das Bruttoeinkommen der Flughafenbeschäftigten auf ca. DM 4,0 Mrd.. Nach Gutachten 4.3. beläuft sich das Gesamtbruttoeinkommen nur ein Jahr später auf DM 5,3 Mrd.. Diese Steigerung ist nicht zu erklären und

wird auch nicht erklärt. Es wird auf eine „o.g.“ Begründung verwiesen (S. 37), die es nicht gibt. Die Richtigkeit wird angezweifelt. Es besteht der Verdacht, daß die Beschäftigungseffekte hier „hoch gerechnet“ wurden.

Die Investitionsentwicklung wird ab S. 6 beschrieben, abermals aber nicht begründet. Es heißt, daß sich die Investitionen auf die Jahre 2006 und 2012 fokussieren. Worauf diese Behauptung gründet, ist nicht ersichtlich. Den befragten Unternehmen wurden lediglich die Möglichkeit gegeben, Angaben zu ihren Investitionsabsichten in diesen beiden Jahren zu machen. Damit waren diese beiden Jahre vorgegeben; sie wurde nicht durch Befragung ermittelt.

Die Gutachter begründen Unterschiede zum Mediationsgutachten mit dem faktischen Fehlen eines Abgabestichtages, der im Rahmen des Mediationsgutachtens zu einer starken Beeinflussung des innerbetrieblichen Abwägungsprozesses bei der Erhebung der Daten geführt habe. Die Begründung ist abermals sinnleer. Hier werden mit schlagwortartigen Phrasen wissenschaftlich vernünftige Begründungen ersetzt. Tatsache ist, daß auch der Fragebogen dieses Gutachtens ein Abgabedatum erhält. Der Leser des Gutachtens fühlt sich bei sorgfältiger Lektüre für dumm verkauft!

Die Eignung des Fragebogens ist zu bezweifeln. Wie soll ein Unternehmen aus der Anzahl der Flugbewegungen, des Passagieraufkommens und des Frachtaufkommens seine eigene Entwicklung in den Jahren 2006 und 2012 herleiten. Hierzu müßte jedes Unternehmen für sich eine wissenschaftliche Prognose erstellen lassen. Im übrigen beruhen alle Angaben auf Spekulation. Die Unternehmensentwicklung hängt von derart vielen Umständen, z.B. gesamtwirtschaftliche Entwicklung, ab, daß es geradezu unseriös ist, die Unternehmensentwicklung von drei Faktoren abhängig zu machen, deren Einfluß im einzelnen und auf das einzelnen Unternehmen nicht bekannt ist. Die Unternehmen sollten damit im Grunde die Aufgabe der Gutachter erfüllen!

Verkauf und Volumen der Investitionstätigkeit werden nach Angaben der Gutachter überwiegend durch die Antragstellerin bestimmt. Es wäre interessant zu wissen, welche Investitionen die Fraport im Rahmen der Befragung angegeben hat, z.B. solche, die Bestandteil des Ausbaus selbst sind. Daß diese das Investitionsvolumen erhöhen, ist selbstverständlich.

Das Gutachten beruht auf Beschäftigtenzahlen von 376 erfaßten Firmen. Für die übrigen am Flughafen ansässigen Firmen gab es keine Angaben zu Beschäftigtenzahlen, obwohl der Gutachter im Teil A, S. 6 FN 1 von einer Berichtspflicht der Arbeitsstätten gegenüber der Antragstellerin spricht und dort behauptet, bei den Angaben bzgl. der Beschäftigtenzahlen gab es keine „Missing Values“ Warum es trotzdem an Angaben fehlte, bleibt abermals Geheimnis des Gutachters.

2. Prognosegrundlage

In einer Fußnote merken die Gutachter an, daß die befragten Unternehmen zu Szenarien befragt wurden, die nicht den im ROV genannten Szenarien entsprechen. Damit sind die Befragungen nicht verwertbar. Diese Vorgehensweise ist wissenschaftlich höchst bedenklich und kann nicht über die „Sensitivitätsanalyse“ geheilt werden. Mit einer solchen Analyse wird die Prognose mit weiteren Unsicherheiten belastet, die nicht nötig sind. Die Befragung hätte auf der Basis der tatsächlich eingebrachten Planungen wiederholt werden müssen. Die hiermit verbundenen Zeitscheute die Antragstellerin offensichtlich, was allerdings kein Grund für unsorgfältige Datenerhebung ist. Das in der Sensitivitätsanalyse beschriebene Szenario 2 A geht von der falschen Annahme aus, daß die Hub-Funktion verloren geht. Es zeichnet damit ein nachteiligeres Bild der Flughafenentwicklung als selbst von der Antragstellerin angenommen, die bisher - ebenso wie die Mediation - nur von einer Einschränkung der Hub-Funktion ausging (vgl. A 1-4, S. 42). Ob es sich bei dem vom Gutachter zugrunde gelegten Szenario 2 A um den Prognosenullfall handelt, wird leider nicht erläutert. Es ist schlicht und ergreifend unverständlich, daß die Gutachter die in den restlichen Unterlagen verwendete Terminologie nicht aufgreifen. Es heißt lediglich, daß im Nichtausbaufall ein weiteres Terminal nicht gebaut wird. Dies kann auch für den Prognosenullfall zutreffen, da in diesem Ausbaufall kein „Terminal“ sondern lediglich der „Satellit Süd“ gebaut werden soll. Dem Gutachten haftet insoweit ein beachtlicher Fehler an. Der Vergleichsparameter „Nichtausbau“ ist nicht hinreichend nachvollziehbar.

Ein elementarer Unterschied zwischen der „Befragungsvariante“ und dem Szenario 2 A ist das erheblich höhere Frachtaufkommen im Fall 2 A, was maßgeblichen Einfluß auf die Beschäftigungseffekte hat. Die Unterschiede sind bedeutsam, da im Fall 2 A sogar von einem höheren Frachtaufkommen als im Ausbauszenario 1 (bis

zum Jahr 2012) auszugehen ist! Der Gutachter bestätigt deswegen, daß sich durch die Variante 2 A eine Verbesserung der Beschäftigtenzahlen ergebe.

Die Gutachter haben eine „repräsentative Stichprobe“ durchgeführt, um dieses Ergebnis zu verifizieren. Befragt wurden 31 Unternehmen, die jedoch 85,48% der Mitarbeiter des Flughafens beschäftigen. Hierbei wurde allerdings nicht berücksichtigt, daß gerade wirtschaftliche Einbrüche bei einem dieser Unternehmen, z.B. der Lufthansa oder Aero Lloyd, auch besonders großen Einfluß auf die Beschäftigtenzahlen haben kann. Insbesondere können falschen Angaben eines großen Unternehmens zur voraussichtlichen Beschäftigtenentwicklung erheblichen Einfluß auf die Richtigkeit des Prognoseergebnisses haben. Die Angaben der Unternehmen wurden auch nicht auf ihre Plausibilität überprüft; Begründungen waren von den Unternehmen nicht gefordert. Da die meisten der befragten Unternehmen sich bereits öffentlich zu einem Flughafenausbau bekannt haben, diesen sogar fordern, ist die Objektivität des Befragungsergebnisses nicht gewährleistet.

Die Frage 12 wurde nur von 11 Arbeitsstätten beantwortet. Sie allerdings relevant für die Erfassung aller beurteilungserheblichen Daten. Damit haben nur 2,43% der Arbeitsstätten am Flughafen die Frage nach den Ausgaben für den laufenden Betrieb und für Investitionen im Jahr 1999 mit sektoraler und regionaler Aufgliederung beantwortet. Dies reicht nicht aus, um ein zuverlässiges Bild zugewinnen.

3. Prognosezeitraum

Das Gutachten zu Beschäftigungseffekten krankt bereits daran, daß eine zuverlässige Prognose über einen Zeitraum von 15 Jahren nicht zulässig ist, da die befragten Unternehmen in der Regel keine derartig weiträumigen Planungen betreiben. Bezeichnend sind insoweit auch die Entwicklungen des 2. Halbjahrs 2001, die nicht allein auf die unvorhergesehenen Ereignisse in New York zurückzuführen sind. Innerhalb kürzester Zeit hat sich gezeigt, daß die vermeintlich ins Unendliche boomende Luftverkehrsbranche an allen Ecken krankt. Nach Streiks im Frühjahr zur Erhöhung der Pilotengehälter auf beträchtliche Summen hat die Lufthansa inzwischen Personalkürzungen und steigende Gebühren angekündigt; Fluggesellschaften stehen vor der Pleite usw. Die Lufthansa konnte sich im Dezember 2001 nur aufgrund vertraglicher Zugeständnisse von Airbus entschließen, bereits zum jetzi-

gen Zeitpunkt 15 Airbusse A 380 zu bestellen. Im übrigen haben auch die Konstrukteure Rückgänge zu verzeichnen. Dies ist in allen Zeitungen nachzulesen.

Schon im Mediationsverfahren wurde ein Prognosezeitraum bis 2010 als zu lang betrachtet, um aussagefähige Ergebnisse zu erhalten. Es ist zwar durchaus üblich, im Bereich der Verkehrswegeplanung derart langfristige Prognosen aufzustellen. Die Unsicherheit, mit der diese Prognosen behaftet sind, erfordern jedoch höchst sorgfältige Untersuchungen, die hier nicht erfolgt sind.

4. Negative Beschäftigungseffekte durch den Ausbau

Die Antragstellerin verheimlicht, daß der Ausbau auch zwangsläufig negative Beschäftigungseffekte hat. Diese wurden nicht mitgerechnet. Die Städte Raunheim und Kelsterbach haben für das sogenannten Caltex-Gebiet die Aufstellung von Bebauungsplänen für Gewerbegebiete beschlossen. Das Land Hessen hat im Bebauungsplanverfahren erhebliche Bedenken gegen die Gewerbegebietesausweisung geltend gemacht (auf das Schreiben des Landes vom 28.03.2001 wird verwiesen) und sogar gefordert, daß die Beschlußfassung über den Bebauungsplan zurückzustellen sei, bis abzusehen sei, welche Ausbauvariante in Betracht komme. Darüber hinaus verweigert das Land bis heute die Unterschrift über eine bereits im Detail ausgehandelte Verwaltungsvereinbarung zur Verlegung der B 43, die - auch - der Erschließung von Teilen des Caltex-Geländes dienen soll. Hiermit möchte das Land die Entwicklung des Baugebiets verhindern. Abgesehen davon, daß dieses Verhalten den Zielen des RPS 2000 widerspricht, macht es deutlich, daß hier zumindest ein Rechtsstreit darüber entbrennen wird, ob die Gewerbeflächen für ca. 12.000 Arbeitsflächen tatsächlich entwickelt werden können. Sollte eine Nordvariante gebaut werden, steht die Entwicklung des Gebietes bereits wegen der Fluglärmbelastung in Frage. Wird das Gebiet nicht entwickelt, wovon das Land gegenwärtig ausgeht, sind diese 12.000 Arbeitsplätze von den Prognosen der Antragstellerin in Abzug zu bringen. Damit verändert sich das Prognoseergebnis erheblich.

Als gesamtwirtschaftlicher Aspekt wurde nicht gewertet, daß im Ausbaufall die übrigen deutschen Flughäfen einen erheblichen Rückgang an Flugbewegungen verglichen mit dem Nichtausbaufall zu verzeichnen haben, was sicherlich mit einer negativen Beschäftigungsentwicklung an diesen Flughäfen verbunden ist. Diese Auswirkungen wurden nicht begutachtet.

Die aktuelle wirtschaftliche Gesamtentwicklung wurde überhaupt nicht berücksichtigt. Das Bruttoinlandsprodukt sinkt. Diese Entwicklung fand keinen Eingang in das Gutachten, das von ständigem Wachstum ausgeht.

Geht man von 95.000 Arbeitsplätzen zusätzlich im Ausbaufall im Vergleich zu 77.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen im Nichtausbaufall (Prognosenußfall? Nullfall?) aus, liegt die Vermutung nahe, daß die Differenz von 18.000 Arbeitsplätzen durch negative Effekte auf andere Betriebe fast aufgezehrt wird. Allein der Wegfall des Caltexgeländes mit 12.000 Arbeitnehmern würde die Differenz auf 6.000 schmälern.

Wie sich die Beschäftigtenzahlen nun entwickeln, bleibt unklar. Einmal ist von 95.000 Arbeitsplätzen im Fall des Ausbaus, ein anderes Mal von 94.691 die Rede. Für den Nichtausbau schwanken die Zahlen zwischen 70.780 und 77.000.

Es wurde nicht geprüft, ob der Ausbau negative Effekte auf andere standortbestimmende Faktoren, z.B. Mietpreisentwicklung etc. hat.

Auf der Grundlage dieser Gutachten ist eine raumordnerische Entscheidung nicht möglich, da sich zwischenzeitlich maßgebliche Faktoren geändert haben (Weltwirtschaft, Luftverkehrszahlen).

Infolge der Erhöhung der Entgelte auf dem Frankfurter Flughafen zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen befürchtet die BARIG den Verlust von Arbeitsplätzen. Da diese Kosten in Zukunft nicht sinken werden, darüber hinaus Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme zu erwarten sind, hätten diese negativen Effekte mit berücksichtigt werden müssen. Dies ist nicht geschehen. Das Gutachten ist unvollständig.

5. Arbeitsplatzstruktur

Im Gutachten wird mit keinem Wort erwähnt, welche Qualitätsanforderungen die neu zu bildenden Arbeitsplätze stellen, d.h. welchen Ausbildungsstandard die Arbeitskräfte aufweisen müssen. Die Unternehmen wurden nicht dazu befragt, in welchem Bereichen sie erweitern werden. Es ist bekannt, daß gegenwärtig in der gesamten Bundesrepublik zahlreiche Stellen unbesetzt sind, weil ausreichend qualifi-

zierte Arbeitskräfte nicht zur Verfügung stehen. Es macht keinen Sinn, Arbeitsplätze zu schaffen, die nicht besetzt werden können. Auch für die Bewertung der Einkommenseffekte ist von maßgeblicher Bedeutung, welcher Art die Arbeitsplätze sind. Die Gutachten sind insoweit zu ergänzen.

Stellungnahme ROV	1
I. Fehlerhafter Ansatz / Prognosenullfall	1
II. Begründung des Vorhabens / Bedarf	10
1. Ausbaubedarf	11
2. Luftverkehrsprognose	14
3. Verkehrsaufkommen (Gutachten Ordner 8 G 4.2)	15
4. Erhaltung des Hubs als Planungsanlaß	16
5. Art und Weise des Ausbaus	18
III. Schutzgüter	18
1. Einleitung	18
2. Naturschutz	20
a) Abgrenzung des Untersuchungsraumes	20
b) FFH-geschützte Tierarten	20
c) Biotope	22
d) Vögel	22
e) FFH-Gebiete	22
f) Wald	23
g) Ausgleichsflächen	25
3. Mensch	26
a) Lärm/Gesundheit	26
b) Absturzsrisiken	40
aa) Vogelschlag	40
bb) Externe Risiken	42
c) Lichtimmissionen	43
4. Siedlung	44
a) Allgemein	44
b) Soziostrukturelle Auswirkungen	45
c) Wertverfall	46
d) Flächenreserven/Flächenbedarf	47
IV. Vorhabensalternativen	51
1. Allgemein	51
2. Erbenheim	51
3. Hahn	53
4. Variantenauswahl und FFH	53
V. Widersprüche zum RPS 2000	54
VI. Beschäftigungseffekte (G 4.3)	55

1.	Widersprüche zum Mediationsgutachten / Grundsätzliches	55
2.	Prognosegrundlage	57
3.	Prognosezeitraum	58
4.	Negative Beschäftigungseffekte durch den Ausbau	59
5.	Arbeitsplatzstruktur	60