

RechtsAnwälte Notare

EBNER · BERGHÄUSER · & · LANDZETTEL
FALK · ALBACH · WIELAND · BERG

Dr. Wolfgang Ebner
Rechtsanwalt, Notar

Erwin Falk
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Dr. Klaus Berghäuser
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Mediator

Dr. Wulf Albach
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Stefan Landzettel
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Familienrecht

Dr. Rainer Wieland
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Steuerrecht

Dr. Thomas Berg
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

RechtsAnwälte&Notare · Postfach 110153 · 64216 Darmstadt

Per Boten

Regierungspräsidium Darmstadt
- Anhörungsbehörde -
Wilhelminenstraße 1-3

64289 Darmstadt

Unser Zeichen: B / ES - 03/00836

Darmstadt, den 01.03.2005

RechtsAnwälte&Notare
Rheinstraße 7- 9
(Merckhaus)
64283 Darmstadt

Telefon 0 61 51 - 99 44-0
Telefax 0 61 51 - 29 42 83
berghaeuser@anwaelte-da.de

Gerichtsfach 39
www.anwaelte-DA.de

Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main

hier: Einwendungen und Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß im Original beigefügter Vollmachtsurkunde zeigen wir an, dass uns der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt in der vorbezeichneten Angelegenheit mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt hat.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wendet sich im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens mit allen ihr rechtlich zur Verfügung stehenden Mitteln gegen jeglichen Bau oder Ausbau einer Start- und/oder Landebahn auf dem Frankfurter Flughafen, sofern damit eine stärkere Frequentierung der Abflugroute 18-KNG-Kurz (= Flugroute zwischen Arheilgen und Wixhausen Richtung Funkfeuer Bad König) verbunden ist. Insoweit wird zunächst auf den als **Anlage 1** beigefügten Magistratsbeschluss Nr. 0235 vom 09.04.2003 und die dortigen Ausführungen verwiesen. Die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat diesem Beschluss in ihrer Sitzung am 22.05.2003 zugestimmt (**vgl. Anlage 2**).

Namens der Wissenschaftsstadt Darmstadt erheben wir gegen den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main folgende Einwendungen und Forderungen:

1. Verfahrensrechtliches

1.1. Einwendungen

Anhand der von der Fraport AG eingereichten Planfeststellungsunterlagen kann die fachplanerische Abwägung nicht rechtsfehlerfrei durchgeführt werden. Dem Antrag liegen nicht alle zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen bei. Er entspricht deswegen weder den allgemeinen Vorgaben des § 6 UVPG noch den speziellen des Regierungspräsidiums Darmstadt.

Gemäß der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 10.06.2002, dessen Scoping-Unterrichtungsschreiben vom 15.08.2003 sowie seinem Nachforderungsschreiben vom 30.08.2004 waren von der Fraport AG vor Einreichung des Planfeststellungsantrags eine Reihe von Maßnahmen zu erledigen. Wie sich aus den folgenden Einwendungen ergibt, ist die Fraport AG dieser Forderung nicht bzw. nur mangelhaft nachgekommen.

Trotz erheblichen Umfangs des Planfeststellungsantrags liegen ihm zahlreiche zur Beurteilung des Ausbauvorhabens zwingend erforderliche Untersuchungen nicht bei. Dies verhindert schon vom Ansatz her eine ordnungsgemäße Abwägung. Wir werden uns hiermit im Folgenden noch eingehend befassen. Deswegen sei an dieser Stelle nur exemplarisch vermerkt, dass keine **Untersuchung** der bestehenden, geplanten sowie der technisch maximal möglichen Kapazität („**Sättigungskapazität**“) und ihrer Auswirkungen auf die Bevölkerung, Umwelt und Natur vorgenommen wird. Die **Darstellung der Alternativen**, die **Ableitung des Vorhabens aus diesen Alternativen bzw. den sich aufdrängenden Alternativen** entspricht nicht den Vorgaben des Regierungspräsidiums Darmstadt. Die **Risikoprüfung** ist unvollständig. Zahlreiche risikorelevante Bereiche werden dabei völlig ausgeblendet. Bei der **FFH-Alternativenprüfung** werden nicht alle Planungs-, Standort- und Ausführungsvarianten speziell aus dem Blickwinkel der FFH-Schutzgüter beleuchtet und bewertet. Gravierend ist auch, dass die vom Regierungspräsidium Darmstadt geforderte **Auseinandersetzung mit allen möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes** unterbleibt. Eine **Umsetzung des im lärmmedizinischen Gutachten festgestellten Handlungsbedarfs** erfolgt nicht. In dieses Bild fügt sich nahtlos ein, dass die Fraport AG sich einer „**worst-case-Auswirkungsbetrachtung**“ **des Planungsfalles ohne Nachtflugverbot** verweigert. Es gibt in den Antragsunterlagen schließlich auch keinerlei Nachweis, dass die **sonstigen Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz** für den induzierten Verkehr entsprechend den Forderungen des Regierungspräsidiums Darmstadt tatsächlich **im zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausbau** erfolgen.

Eine Gesamtabwägung des Vorhabens ist auf der Basis der bislang vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nicht möglich. Bevor der Antrag der Fraport AG inhaltlich behandelt werden kann, muss diese zunächst das gesamte hierfür erforderliche Abwägungsmaterial vorlegen.

1.2. Forderung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, den Planfeststellungsantrag der Fraport AG wegen Unvollständigkeit **verfahrensrechtlich** zurückzuweisen.

Im Einzelnen ist zu dem Planfeststellungsantrag Folgendes auszuführen:

2. Kommunale Planungshoheit und einfachgesetzliches Eigentum der Wissenschaftsstadt Darmstadt

In den von der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren eingereichten Unterlagen werden für die Wissenschaftsstadt Darmstadt in deutlichem Ausmaß zusätzliche nächtliche Belastungen durch flugbetriebsbedingte Geräuschimmissionen prognostiziert. Der Fluglärm als solcher sowie die Summation durch Flugbetrieb und Landverkehr wird in den Darmstädter Ortsteilen Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein erhebliche Störungen hervorrufen. Selbst nach den beschönigenden Rechnungen und Bewertungen der Vorhabenträgerin beträgt der Summationspegel in einzelnen Ortslagen nachts mehr als 55 dB(A). Die Gutachter der Fraport AG sprechen insoweit technokratisch von „besonders zu gewichtenden Konfliktorten“. In der Realität heißt dies, dass zum Beispiel in den ersten drei Stunden der so genannten Durchschnittsnacht an zwei von der Fraport AG in der Wissenschaftsstadt Darmstadt selbst ausgewählten Immissionsorten Maximalpegel von 71 dB(A) mindestens sieben Mal überschritten werden. Der nächtliche Fluglärm erfasst aber nicht nur einzelne Immissionspunkte, sondern erstreckt sich über den gesamten Darmstädter Norden. Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt steht in Anbetracht dessen außer Frage, dass sie zum Schutz ihrer Bürger und zur Wahrung ihrer eigenen Interessen die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr der Nordwestbahn ergreifen muss.

In den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin wird für eine große Anzahl von Nachweispunkten, die im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens Frankfurt Main liegen, eine detaillierte Übersicht über den Umfang der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen gegeben. Die Lage dieser Nachweispunkte wird im Planteil B 11, Kap. 19, beschrieben.

Für Darmstadt finden sich folgende Nachweispunkte:

Immissions-Punkt	Ortslage	Art	Adresse	Flächen-nutzung	Zugeordneter Immissions-punkt
Dar_01	Darmstadt 01	Altenpflegeheim	Im Fiedlersee 43	Wohnbaufläche	
Dar_02	Darmstadt 02	Altenpflegeheim	Borsdorffstr. 40	Wohnbaufläche	
Dar_03	Darmstadt 03	KITA	Verdistr. 22	Wohnbaufläche	
Dar_04	Darmstadt 04	KITA	Bachstr. 11	Wohnbaufläche	
Dar_05	Darmstadt 05	KITA	Messeler Str. 112-114	Wohnbaufläche	
Dar_06	Darmstadt 06	KITA	Alter Wixhäuser Weg 21	Wohnbaufläche	
Dar_07	Darmstadt 07	KITA	Hofgasse 3	Wohnbaufläche	
Dar_08	Darmstadt 08	KITA	Jägertorstr. 117 a	Wohnbaufläche	
Dar_09	Darmstadt 09	Schule	Bartningstr. 33	Sonderbaufläche	

Dar_10	Darmstadt 10	KITA	Untergasse 1	Wohnbaufläche	
Dar_11	Darmstadt 11	Schule	Stadtweg 1	Sonderbaufläche	
Dar_12	Darmstadt 12	Schule	Wilhelm-Busch-Weg 6	Sonderbaufläche	
Dar_13	Darmstadt 13	Schule	Bert-Brecht-Str. 2-4	Sonderbaufläche	
Dar_14	Darmstadt 14	Schule	Jägertorstr. 179 b	Sonderbaufläche	
Dar_15	Darmstadt 15	Repräsentative Ortslage	Dreieichweg	Wohnbaufläche	
Dar	Darmstadt	KITA	Wilhelm-Busch-Weg 6		Dar12
Dar	Darmstadt	KITA	Bert-Brecht-Str. 16		Dar13
Dar	Darmstadt	KITA	Im Appensee		Dar13

Vergleicht man die Ist-Situation 2000 mit dem Planungsfall 2015, so ergeben sich in der Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr beim $L_{eq(3),nachts}$ folgende Veränderungen:

Nachweispunkte	Ist-Situation DB (A)	Planungsfall 2015 DB (A)	Mehrbelastung in dB (A)
Dar_1	47,8	48,1	0,3
Dar_2	47,1	47,3	0,2
Dar_3	51,7	52,4	0,7
Dar_4	51,4	52,4	1,0
Dar_5	51,7	52,9	0,2
Dar_6	50,4	50,9	0,5
Dar_7	50,7	51,5	0,8
Dar_8	51,0	52,0	1,0
Dar_9	49,6	50,2	0,6
Dar_10	52,1	52,8	0,7
Dar_11	50,6	51,4	0,8
Dar_12	52,0	52,9	0,9
Dar_13	50,5	50,9	0,4
Dar_14	49,6	50,2	0,6
Dar_15	52,7	53,9	1,2

Es handelt sich also um eine durchgängige Mehrbelastung aller Darmstädter Standorte in einem Spektrum von 0,2 bis 1,2 dB (A).

Beim $L_{Amax} \geq 75$ dB (A) ergibt sich in der Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr folgendes Bild:

Nachweispunkte	Ist-Situation dB (A)	Planungsfall 2015 dB (A)	Mehrbelastung in dB (A)
Dar_1	0,5	0,4	- 0,1
Dar_2	0,3	0,2	-0,1
Dar_3	2,6	3,5	0,9
Dar_4	2,5	3,7	1,2
Dar_5	2,7	4,5	1,8
Dar_6	1,7	2,1	0,4
Dar_7	2,0	2,7	0,7
Dar_8	2,2	3,4	1,2
Dar_9	1,3	1,6	0,3
Dar_10	3,0	3,9	0,9
Dar_11	1,9	2,6	0,7
Dar_12	2,8	4,3	1,5
Dar_13	1,7	1,9	0,2
Dar_14	1,3	1,6	0,3
Dar_15	3,5	5,8	2,3

Auch hier ist also – bis auf zwei Ausreißer – eine durchgängige Mehrbelastung in einem Spektrum von 0,2 bis 2,3 dB (A) zu verzeichnen.

Von 22.00 – 1.00 Uhr stellt sich beim $L_{Amax} \geq 71$ dB (A) die Situation wie folgt dar:

Nachweispunkte	Ist-Situation dB (A)	Planungsfall 2015 dB (A)	Mehrbelastung in dB (A)
Dar_1	1,7	2,2	0,5
Dar_2	1,3	1,6	0,3
Dar_3	4,1	7,6	3,5
Dar_4	3,9	7,6	3,7
Dar_5	4,0	8,1	4,1
Dar_6	3,3	5,7	2,4
Dar_7	3,5	6,5	3,0
Dar_8	3,6	7,1	3,5
Dar_9	2,7	4,9	2,2
Dar_10	4,5	8,3	3,8
Dar_11	3,4	6,3	2,9
Dar_12	4,2	8,3	4,1
Dar_13	3,4	5,6	2,2
Dar_14	2,8	4,9	2,1
Dar_15	4,7	9,4	4,7

Auch insoweit tritt also eine wesentliche Verschlechterung der Lärmsituation in Darmstadt ein. Das Spektrum reicht von 0,3 bis 4,7 dB (A).

2.1. Einwendungen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt rügt die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit wegen der mit dem Ausbau der Landebahn Nordwest zwangsläufig auf ihrem Stadtgebiet einhergehenden Siedlungsbeschränkungen. Außerdem macht sie im Hinblick auf die

Betroffenheit kommunaler Grundstücke und Einrichtungen Abwehransprüche aus ihrer einfachrechtlichen Eigentümerstellung geltend.

Im Vergleich des Planungsfalls mit der Ist-Situation 2000 – und auch mit dem Prognose-nullfall – steigt in Darmstadt die Anzahl betroffener Personen aus der Wohnbevölkerung deutlich an. Es werden hier in signifikantem Ausmaß zusätzliche Belastungen über dem Präventiven Richtwert prognostiziert. Insgesamt sind infolge der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in Darmstadt insbesondere in der Nacht hinsichtlich der Wohnbevölkerung erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten. Hiervon betroffen sind auch besonders schutzwürdige Einrichtungen wie Altenpflegeheime, Kindertagesstätten und Schulen.

In Dar G1, Dar G2, Dar G3, Dar G4, Dar G5 überschreitet der NAT 75 den Wert 3 und der NAT 71 den Wert 4. Ein besonders zu gewichtender Konfliktort ist in Dar G1 und Dar G 4 gegeben, wo der Summationspegel aus Landverkehr und Flugbetrieb in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) mehr als 55 dB (A) beträgt. An den Immissionsorten Dar G1 und Dar G4 werden Maximalpegelwerte von 71 dB (A) in den ersten drei Stunden der Durchschnittsnacht mindestens sieben Mal überschritten. Flug- und Landverkehr führen dort bei annähernd gleichen Dauerschallpegeln in der energetischen Summation zur Überschreitung des L_{eq} von 55 dB (A). In diesen Ortslagen sind demnach infolge der übergreifenden Betrachtung verschiedener Geräuscharten vorwiegend in der Nacht erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.

Auch in dem LSG „Landschaftsteile in der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ kommt es zu einer - wenn auch nach Ansicht der Vorhabenträgerin geringen - Zunahme der Geräuschbelastung. Hier sind Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion zu besorgen.

Bei dem Bau der Landebahn Nordwest wäre wegen der hohen nächtlichen Lärmbelastung praktisch das gesamte nördliche Entwicklungsgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt von Baubeschränkungen (Siedlungsbeschränkungsbereich) betroffen.

Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Wissenschaftsstadt Darmstadt in den nördlichen Stadtteilen sind in der **Anlage 3** benannt. Die in den **Anlagen 4 bis 6** enthaltenen grafischen Darstellungen verdeutlichen die örtliche Situierung der Bauleitpläne. Die Bebauungspläne, die sich in Aufstellung befinden, sind im **Anlagenkonvolut 7** dargestellt. Davon werden seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt derzeit die Bebauungspläne A 30 und A 34 als „ruhende Verfahren“ geführt, da diese bislang auf Grund der Siedlungsbeschränkungszone des Regionalplans Südhessen 2000 nicht weiter verfolgt werden konnten. Das Baugebiet A 30 wurde bereits im Vorentwurfsstadium „auf Eis gelegt“, da auf Grund des seinerzeit in Kraft getretenen Regionalplans Südhessen 2000 keinerlei Realisierungschancen gesehen wurden und seitens des Regierungspräsidiums Darmstadt eine Genehmigung der Planung nicht in Aussicht gestellt wurde. Verfahrenstechnisch befindet sich das Baugebiet A 30 noch im Anfangsstadium, da es aus dem bereits offen gelegten Bebauungsplanentwurf M 26 herausgelöst und weiter betrieben werden sollte. Es gibt also noch keine Offenlage für den letzten Vorentwurf. Aufstellungsbeschluss und Durchführung der Darlegung sind erfolgt. Der letzte Stand des Verfahrens ist ein Bericht von Herrn Dr. Braun als Stadtbaurat an das Regierungspräsidium Darmstadt vom 12.11.2001, den wir als **Anlage 8** überreichen. Dieser Bericht sollte der Information des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung durch das Regierungspräsidium Darmstadt dienen.

Für andere Teile ihres nördlichen Entwicklungsgebietes hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt seit geraumer Zeit bereits jegliche Bauleitplanung für eine Wohnbebauung

eingestellt, weil eine Genehmigung der Bebauungspläne im Hinblick auf die Siedlungsbeschränkungszone illusorisch erschien.

Der Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt wurde im Entwurf 2003 gegenüber dem Entwurf 1998 an die Siedlungsbeschränkungszone angepasst und in der Form abgeändert, dass keinerlei Erweiterungsflächen mehr ausgewiesen wurden, sondern lediglich der vorhandene Bestand. Dies geschah u.a. zur Anpassung an die Raumordnungsplanung, weil alle geplanten Erweiterungsflächen (Arheilgen, Wixhausen) innerhalb der Zone lagen. Die Kurzfassung des Erläuterungsberichts zum im Aufstellungsverfahren befindlichen Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Darmstadt fügen wir als **Anlage 9** bei. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Seiten 10 und 11.

Sollte es zu dem von der Vorhabenträgerin präferierten Bau der Landebahn Nordwest kommen, würde das gesamte nördliche Entwicklungsgebiet von Darmstadt auf Dauer nicht mehr für eine Wohnbebauung zur Verfügung stehen. Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt hätte dies zur Folge, dass sich wesentliche Teile ihres Stadtgebietes (Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein) einer durchsetzbaren Planung entziehen. Eine Ausweisung neuer Wohngebiete wäre dort nicht mehr zulässig.

Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich hierbei um etwa 80 % des gesamten - auf der Basis des RRP Südhessen 1995 gestalteten - wohnbaulichen Entwicklungsgebietes in Darmstadt handelt. Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die nach allen Prognosen auch zukünftig mit einem beträchtlichen Zuwachs an Wohnbevölkerung und Beschäftigten rechnen darf, bedeutet dies eine planungsrechtliche Katastrophe größten Ausmaßes. Die an sich pro Jahr zur Deckung des vorhandenen und erwarteten Bedarfs benötigten Wohnbauflächen für 600 neue Wohnungen könnten nicht mehr ausgewiesen werden.

Bei einem Bau der Landebahn Nordwest wird nach alledem unverhältnismäßig und willkürlich in die kommunale Planungshoheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt eingegriffen.

Die Planungshoheit einer Kommune umfasst nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das ihr als Selbstverwaltungskörperschaft zustehende Recht auf Planung und Regelung der Bodennutzung in ihrem Gebiet (vgl. BVerwGE 74, 124, 132). Städte können in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt werden, wenn das Vorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Stadtgebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden (vgl. BVerwGE 69, 256, 261). Ist dieses materielle Recht einer Stadt durch ein genehmigungspflichtiges Vorhaben beeinträchtigt, kann sie beeinträchtigende Maßnahmen abwehren.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird einem Ausbau der Landebahn Nordwest in noch erheblicherem Umfang als bisher von Beschränkungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) betroffen sein. Hinzu kommt, dass die Stadt im Rahmen ihrer Bauleitplanung auch unterhalb der im Fluglärmgesetz vorgesehenen Grenzwerte liegende Lärmemissionen zu beachten und in ihre der Planungsentscheidung vorausgehende Abwägung einzustellen hat (Lau, in: Giemulla/Schmid, Luftverkehrsgesetz § 6 Rdnr. 58 und 63).

Beschränkungen der gemeindlichen Planungshoheit durch Eingriffe des Staates dürfen mit Rücksicht auf die Selbstverwaltungsgarantie des Artikel 28 Abs. 2 Satz 1 GG nur aus Gründen des öffentlichen Wohls vorgenommen werden (vgl. BVerfGE 50, 195, 203 f. = NJW 1979, 1374). Sie müssen dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit Rechnung

tragen und das aus dem Rechtsstaatsprinzip abzuleitende Willkürverbot im Verhältnis zwischen den Hoheitsträgern beachten. Diese Verpflichtung erlaubt die Einschränkung der Planungshoheit einzelner Städte - das ihnen zustehende Recht auf Planung und Regelung der Bodennutzung in ihrem Gebiet (vgl. dazu BVerwG, NJW 1985, 39) - nur, wenn und soweit sich bei einer vorzunehmenden Güterabwägung ergibt, dass überörtliche Interessen von höherem Gewicht die Einschränkung erfordern (vgl. dazu BVerwG, NJW 1981, 1659; NVwZ 1988, 77; VGH Mannheim, NVGZ 1989, S. 978, 980). Letzteres ist hier nicht der Fall, weil andere Planungsvarianten zur Verfügung stehen, die weitaus geringer in die Planungshoheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt eingreifen und ihr den Raum für die notwendige bauliche Gestaltung ihrer künftigen Aufgaben belassen.

Hinsichtlich des lärmbeeinträchtigten eigenen Grundbesitzes der Wissenschaftsstadt Darmstadt wendet diese ein, dass dort infolge der flugbetriebsbedingten Störungen der Nachtruhe (unzulässig hohe Maximalpegel) keine gesunden Wohnverhältnisse mehr gewahrt sind. Soweit lärmbeeinträchtigtes eigenes Grundstücke der Wissenschaftsstadt Darmstadt für eine künftige Wohnbebauung vorgesehen waren, lässt sich dieser Nutzungszweck bei der von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Errichtung der Landebahn Nordwest nicht mehr verwirklichen. In beiden Fällen hat dies eine erhebliche Wertminderung des kommunalen Grundbesitzes zur Folge. So liegt z.B. der Preis für gewerbliche Bauflächen in Darmstadt durchschnittlich mindestens 200,00 €/m² niedriger als derjenige für Wohnbauflächen.

Durch die zunehmende Verlärmung ganzer Wohnsiedlungen ist mit einer Reduzierung des Verkehrswertes der betroffenen Grundstücke und der dort erzielbaren Mieten zu rechnen. Dies betrifft auch den im Eigentum der Wissenschaftsstadt Darmstadt selbst stehenden Grundbesitz.

Das Vermessungsamt der Stadt Darmstadt hat in einer vergleichenden Betrachtung der Entwicklung der Bodenrichtwerte in Arheilgen im Vergleich zum Martinsviertel seit 1980 folgendes festgestellt:

Arheilgen:	+ 413 %
Martinsviertel:	+ 580 %

Das schlechte Ergebnis für Arheilgen, welches den gesamten in Arheilgen gelegenen Grundbesitz belastet, geht auf die extreme Fluglärmbelastung zurück. Nichts anderes gilt für Wixhausen und Kranichstein, wo die Grundstückspreise ebenfalls durch den Fluglärm gemindert werden.

Weil die Ausweisung von Neubaugebieten im Norden Darmstadts komplett ausgeschlossen wird, erfolgt durch den Flughafenausbau und die damit verbundene Erweiterung des Siedlungsbeschränkungsbereiches zudem ein erheblicher Eingriff in das städtische Vermögen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt kann wegen der fehlenden Wohnbauflächen zum einen keinen größeren Einwohnerzuwachs mehr erzielen. Zum anderen kann sie die in der Vergangenheit durch vorausschauende Bodenbevorratungspolitik im Außenbereich des Darmstädter Nordens erworbenen Flächen nicht mehr wie bisher nach Beplanung und Erschließung zu Baulandpreisen veräußern. Dem städtischen Haushalt entgehen damit dringend benötigte Einnahmen.

Auch bei der Vermarktung des Neubaugebietes WX 8 in Wixhausen dürfte das Thema Flughafenausbau bei dem Verkauf der Flächen eine negative Rolle spielen, da in diesem

Bereich eine weitere Verschärfung der Lärmsituation eintritt. Dies wird beträchtlichen Einfluss auf den von der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu erzielenden Kaufpreis haben.

Diese finanziell nachteiligen Auswirkungen muss die Wissenschaftsstadt Stadt Darmstadt nicht hinnehmen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts genießt eine Stadt als Grundstückseigentümerin nach den allgemeinen Grundsätzen Schutz vor den nachteiligen Auswirkungen eines Vorhabens, ohne dass es darauf ankommt, ob das betreffende Grundstück einen spezifischen Bezug zur Erfüllung kommunaler Aufgaben besitzt (vgl. BVerwGE 90, 96, 101 f.; BVerwGE 97, 143, 151 f.). Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass Kommunen sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 Abs. 1 GG berufen können. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetreffenden Belange erfasst grundsätzlich alle Rechtspositionen und sonstigen geschützten Interessen, unabhängig davon, ob diese Belange auch verfassungsrechtlich abgesichert sind. Dies ist nach der Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts auch bei dem lediglich einfachrechtlich geschützten Eigentum einer Stadt nicht anders. Diese ist Inhaberin aller Rechte, die sich für einen Eigentümer aus §§ 903 ff. BGB ergeben (vgl. BVerwGE 90, 96, 101).

Zur Dokumentation des Sachverhalts überreichen wir als **Anlagen 10 bis 12** drei Pläne, in denen das betroffene Grundeigentum der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Arheilgen, Wixhausen und Kranichstein ausgewiesen und farblich markiert ist. Die **Anlage 13** bietet einen etwas großflächigeren Überblick. Dort sind u.a. Krankenhäuser, Kindertagesstätten und Kindergärten sowie Schulen und öffentliche Einrichtungen hervorgehoben. Die Übersichtskarte zeigt außerdem Siedlungsflächen, Gewerbe und Industrie sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Sämtliche auf der Gemarkung der Wissenschaftsstadt Darmstadt gelegenen Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und der Bannwald sind zusätzlich auf der **Anlage 14** dokumentiert. Die **Anlage 15** belegt die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Arheilgen und Wixhausen vermieteten Wohngebäude, die **Anlage 16** vom Flughafenausbau tangierte Schulen und Kindertagesstätten.

Zumindest während der Zeit, in der man sich innerhalb geschlossener Räume, wie z.B. in der eigenen Wohnung, aufhält, kann man sich mit technischen Mitteln gegen den Fluglärm schützen. So kann dort die Lärmbelastung etwa durch den Einbau von Schallschutzfenstern sowie die Schallisolierung von Türen, Decken (insbesondere bei Dachwohnungen) und Wänden gesenkt werden. Hierfür sollte und muss die Vorhabenträgerin auch bezüglich des Gebäudebestandes der Wissenschaftsstadt Darmstadt aufkommen.

2.2. Forderungen

- 2.2.1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert im Falle des Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main die Wahl einer Landebahn, welche ihre kommunale Planungshoheit und den in ihrem Eigentum stehenden Grundbesitz entscheidend weniger belastet als die Nordwestbahn. Der Wissenschaftsstadt Darmstadt müssen auch im Darmstädter Norden noch zukunftsfähige bauliche Entwicklungsmöglichkeiten verbleiben. Hierzu zählt auch die Möglichkeit, dort im Wege der Bauleitplanung neue Wohngebiete auszuweisen.
- 2.2.2. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, an allen privaten wie kommunalen Gebäuden und sonstigen

schutzwürdigen Einrichtungen in den Ortsteilen Arheilgen, Kranichstein und Wixhausen passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster und dergleichen zu finanzieren.

2.2.3. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt kündigt die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im Falle lärmbedingter Vermögensschäden an kommunalem Eigentum sowie bei Lärm bedingten Schädigungen von Mitarbeitern und Nutzern kommunaler Einrichtungen an.

2.2.4. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Ausweisung von Flugrouten, bei denen schutzbedürftige Einrichtungen nicht überflogen werden.

3. Sicherung der Oberzentrumsfunktion der Wissenschaftsstadt Darmstadt

3.1. Einwendungen

Das Vorhaben der Fraport AG baut nicht auf dem Ergebnis der Mediation auf. Die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt wegen der offensichtlichen Minderbelastung favorisierte Südvariante wurde in der Mediation unter der Voraussetzung des Rückbaus der Startbahn West diskutiert. Die positiven Auswirkungen der Südbahnvariante für das Oberzentrum Darmstadt liegen auf der Hand.

Die im Planungsteil B 11 beschriebenen Flugrouten sollen und werden nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sein. Sämtliche Prognosen, Gutachten, Wertungen und Abschätzungen basieren aber auf diesen Flugrouten, welche sich einer Einflussnahme seitens der Planfeststellungsbehörde entziehen. Damit wird auf der Basis jederzeit veränderbarer Routen eine Befindlichkeit und Betroffenheit generiert oder ausgeschlossen. Eine sachgerechte Auseinandersetzung und Abschätzung der zu erwartenden Belastungen der Kommunen und anderer Betroffener ist auf der Basis dieses Materials nicht möglich. Nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt muss aus Vorsorgegründen der Schutz der Nachbarschaft und der betroffenen Kommunen nach der neuen Endkapazität bemessen werden, d.h. nach der höchstmöglichen Verkehrsmenge, die über den Flughafen Frankfurt Main in seiner neuen Gestalt abgewickelt werden kann.

Vor allem im Hinblick auf die besondere Bedeutung und Weiterentwicklung der Oberzentren liegt ein eklatanter Verstoß gegen Regelungen des Regionalplanes Südhessen 2000 vor. Der Regionalplan Südhessen 2000 definiert als Oberzentren für die Region Südhessen die Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Hanau, Offenbach, Wiesbaden. In den Oberzentren sind die oberzentralen Funktionen auszubauen. Unternehmen sollen in den Oberzentren erhalten, erforderlichenfalls ausgebaut oder neu angesiedelt werden. Die Oberzentren sind Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit. Die Standortbedingungen für das produzierende Gewerbe in den Oberzentren sollen verbessert werden.

Die Planung der Fraport AG steht diesen Zielen mit einem extremen Zuwachs an Lärmbelastung entgegen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt vertritt darüber hinaus – entgegen den vom Regierungspräsidium Darmstadt im Raumordnungsverfahren getroffenen Feststellungen –

die Auffassung, dass schon die **derzeitige** Situation teilweise (u.a. Nachfluglärmbelastung) nicht mehr raumverträglich ist.

Im Szenario „Prognosenullfall“ erreichen die vom Flughafen ausgehenden Belastungen nicht mehr hinnehmbare Ausmaße. Neben einem Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr und einer Begrenzung der Flugbewegungen wäre deswegen eine bessere Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den öffentlichen Personennahverkehr und das Schienennetz der Bahn unabdingbar, um die Straßenverkehrsbelastung in einem akzeptablen Bereich zu halten.

Die nun eingebrachte Ausbauvariante ist weit entfernt davon, raumverträglich zu sein oder durch entsprechende Maßnahmen noch raumverträglich gemacht werden zu können. Die Installation eines Flughafens von derartigen Ausmaßen mitten in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet mit allen seinen dargestellten Folgewirkungen hält die Wissenschaftsstadt Darmstadt für raumordnungsrechtlich nicht vertretbar.

Auch für die Wissenschaftsstadt Darmstadt selbst sind die im Raumordnungsverfahren untersuchten Varianten besonders unter Berücksichtigung der Kriterien Siedlungswesen und Bevölkerung aus Gründen der Raumordnung nicht verträglich. Sie würden erhebliche Konflikte erzeugen. So könnten z.B. für das Oberzentrum Darmstadt die Entwicklungsziele aus der Raumordnungs- und der Flächennutzungsplanung nicht eingehalten werden.

3.2. Forderungen

3.2.1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt zur Erhaltung ihrer Oberzentrumsfunktion die Darstellung anderer, Lärm optimierter Flugrouten entsprechend ihres Antrags an die Kommission zur Abwehr des Fluglärms vom 14.10.2004.

3.2.2. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert

- a) die besondere Bedeutung und Funktionalität des Oberzentrums Darmstadt in der Abwägung mit hinreichendem Gewicht zu berücksichtigen;
- b) schädliche Entwicklungen auf die regional und überregional bedeutenden Einrichtungen in den Bereichen Soziales, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport und Gesundheit zu verhindern;
- c) die über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu gewährleisten;
- d) die Standortbedingungen für das produzierende Gewerbe zu sichern

und dies durch eine entsprechende Gewichtung des Oberzentrums im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse zu garantieren.

4. Ausgleichsflächen

4.1. Einwendungen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat bereits heute Probleme, Grundstücke anzukaufen, um darauf naturschutzrechtlich oder forstrechtlich vorgeschriebenen Ausgleich/Ersatz (für eigene Eingriffe oder als Ersatz für Dritte) zu bewerkstelligen.

Zusätzlich zu den Flächenansprüchen am Flughafen selbst werden die Region und die Stadt Darmstadt, insbesondere im Bereich der Landwirtschaft, durch die erforderlichen (naturschutz- und forstrechtlichen) Ausgleichsflächen für das Vorhaben selbst und die in der Folge notwendig werdenden Ausbauten der Verkehrswege belastet. Dies führt schon jetzt zu Verzerrungen am Grundstücksmarkt.

Für die Stadt und andere Planungsträger wird es in Zukunft kaum noch möglich sein, zu verträglichen Kosten Ausgleichsflächen zu erwerben.

Auffällig ist ferner, dass trotz hoher Belastung des Oberzentrums Darmstadt keine einzige Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme innerhalb der Gemarkung Darmstadt zu liegen kommt. Damit wird dem gesetzlichen Anspruch aus den §§ 5 – 7 HENatG, Ausgleich und Ersatz in räumlichen Zusammenhang zum Eingriff zu vollziehen, nicht Rechnung getragen.

4.2. Forderungen

- 4.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt erwartet die Auflage eines Kostenerstattungsprogrammes zu Lasten der Fraport AG zur Erstattung von Mehrkosten durch Grundstückspreisverzerrungen.
- 4.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Überprüfung des Stadtgebietes auf potenzielle Ausgleichs- und Ersatzflächen zur Kompensation negativer regionaler und städtischer Lasten.

5. Infrastruktur und Bevölkerungspolitik

- **Abschnürung der weiteren Entwicklung:**

Der Wegzug finanziell besser und der Zuzug finanziell schlechter gestellter Menschen wird zu einer Belastung der sozialen Systeme in der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie – hiermit korrespondierend - des städtischen Haushalts führen.

- **Freizeit-Gestaltung im Freien:**

Gerade in den wärmeren Jahreszeiten spielt die Freizeitgestaltung im Freien eine große Rolle für das Wohlbefinden der Bewohner einer Region. Bei übermäßiger Störung der Freizeit-Aktivitäten im Freien durch Fluglärm werden diese Tätigkeiten entweder an entferntere Orte verlagert, was eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit sich bringt, oder aber eingeschränkt, was zu gesundheitlichen Problemen der Betroffenen führen kann. In jedem Fall wird die Lebensqualität der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens erheblich reduziert. Auch kann bei den Betroffenen leicht der

Wunsch zum Wegzug in Gebiete aufkommen, in denen die Freizeitgestaltung im Freien nicht durch Fluglärm vereitelt wird. Dieser Befund wird in den Antragsunterlagen nicht hinreichend gewürdigt.

Spielplätze tauchen bei der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Beurteilung der Auswirkungen des Ausbaus auf die Lebensqualität in der Region überhaupt nicht auf. Dies kann nicht hingenommen werden. Es ist vielmehr insoweit eine Ergänzung der Betrachtung und Bewertung erforderlich.

Gerügt wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt auch, dass die Gutachter nur eine physische Vernichtung von Erholungsbereichen als relevant ansehen, nicht dagegen deren bloße Lärmbelastung.

- **Verlust von sozialem Ansehen:**

Menschen, die in stärker verlärmten Gegenden wohnen, neigen dazu, keine Besucher zu sich einzuladen. Wer es sich leisten kann, wird aus diesem Grund dazu tendieren, in eine ruhigere Gegend umzuziehen.

- **Örtliche Gemeinschaften:**

Aus den vorgenannten Gründen werden die nachbarschaftlichen Strukturen sehr nachhaltig gestört werden.

- **"Verslummung" der Wohnumgebung:**

Das Problem der Lärm induzierten "Segregation" ist offensichtlich. Wenn diejenigen, die es sich leisten können, eine Region verlassen, bilden sich nach und nach sehr einseitige soziale Bevölkerungsstrukturen, welche die Entmischung noch weiter verstärken. Eine derartige Entwicklung ist besonders in den nördlichen Stadtteilen Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein zu befürchten.

- **Wegzug von Industrie und Handel:**

Ändern sich die Bevölkerungsstrukturen, weil qualifizierte, sorgfältig ausgebildete Beschäftigte mit berechtigten Erwartungen an Lebensumfeld und Infrastruktur nicht in einer durch Lärm und sonstige Umweltbelastungen geprägten Umgebung arbeiten und leben wollen, werden auch deren Arbeitgeber zu anderen Standorten tendieren. Dies wird für die Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht nur den Verlust von Arbeitsplätzen bedeuten, sondern auch erhebliche Steuerausfälle implizieren.

Die Anwerbung neuer Mitarbeiter wird erschwert, weil einerseits neue attraktive Wohngebiete in Darmstadt nicht ausgewiesen werden können und andererseits der vorhandene Wohnbestand an Qualität verliert. Insbesondere werden Arbeitnehmer mit Familie im gesundheitlichen Interesse ihrer Kinder einen weniger belasteten Wohnsitz vorziehen.

- **Straßenbau / Verkehr:**

Die Fraport AG hat für den Ausbau des Flughafens mehrere Milliarden Euro eingeplant. Die Kosten für den extrem steigenden Zubringerverkehr bzw. den hierfür erforderlichen notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur will sie aber den kommunalen Gebietskörperschaften aufbürden.

Die Ausweitung der Flugbewegungen und die proportional noch stärkere Zunahme der Passagierzahlen bewirkt eine erhebliche Zunahme des landgebundenen flughafenbezogenen Verkehrs.

Darüber hinaus führen die geplanten Ausbaumaßnahmen des Flughafens zu einer erheblichen Ausweitung der Lärmschutzbereiche, in denen eine Bebauung im Sinne der Besiedelung nicht möglich ist. Dies bedeutet, dass verkehrsgünstig gelegene Siedlungsflächenpotentiale zum Zwecke des Wohnens im Kernbereich der Rhein-Main-Region nicht mehr erschlossen werden können. Diese Defizite müssen durch peripher gelegene Wohngebietsausweisungen kompensiert werden. Folge werden auch in Darmstadt zusätzliche Verkehrsbelastungen und daraus ableitbare Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur sein.

In den verkehrlichen Gutachten werden des Weiteren Annahmen gesetzt, deren Eintritt mehr als ungewiss ist wie z.B.

- der Bau der Nordwesttangente;
- bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenverkehr;
- der Bau der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim (Planung ist eingestellt);
- ICE-Auslastungen der Zukunft.

Ferner fehlt eine Gegenüberstellung der Verkehrsspitzen auf der „Straße“ zu den Verkehrsspitzen im „Flugverkehr“ sowie eine Betrachtung und Bewertung der sich hieraus ergebenden Auswirkungen und Konsequenzen.

6. Wirtschaft

Im Prognosenußfall 2015 werden nach Angaben der Fraport AG ¹ am Flughafen Frankfurt Main selbst etwa 77.000 direkt Beschäftigte tätig sein, gegenüber etwa 95.000 direkt Beschäftigten im Planungsfall 2015.

Insgesamt soll im Prognosenußfall 2015 gegenüber dem Planungsfall 2015 in der Summe der für die gesamte Bundesrepublik prognostizierten direkten, indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte zuzüglich der für die Region Frankfurt/ Rhein-Main vorhergesagten katalytischen Beschäftigungseffekte eine Minderbeschäftigung von rechnerisch 97.000 Beschäftigten, d.h. in einer Größenordnung von rund 100.000 Beschäftigten, zu erwarten sein.

Im Antragsteil ² werden katalytische, direkte, indirekte und induzierte Einkommens- und Beschäftigungsverhältnisse aufgezeigt.

Für die Deutsche Post AG ist laut Vorhabenträgerin eine umfangreiche Umstrukturierung des Briefnetzes und des Standortes Frankfurt bei Einführung des geplanten Nachtflugverbotes erforderlich. Die Aufgabe des Internationalen Postzentrums (IPZ) am Frankfurter Flughafen wird von der Vorhabenträgerin im Rahmen einer Zusammenlegung von IPZ und einem anderen Betriebszentrum als möglich erachtet. Der größte wirtschaftliche Nachteil bestehe in den hohen Investitionen für die Umstellung und Optimierung des Gesamtsystems, die mit einem neuen Nachtpoststern verbunden seien. Der Verlust der Schnittstelle zwischen Nachtlufthandpost und internationaler Post bedeute Zeitverluste für

¹ Antragsteil A 2 Antragschreiben Seite 54

² Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 62

den Sendungsaustausch zwischen nationalem Briefnetz und internationalem Postumschlag. Die Verlängerung der Laufzeiten reduziere die Leistungsvergütung der Deutschen Post AG im Internationalen Postverkehr.³

Allerdings profitiere auch die Wohn- und Arbeitsbevölkerung im Umfeld des Flughafens in vielfältiger Weise von dessen Nähe; die Wirtschaftskraft des Flughafens und die exzellenten Reiseverbindungen stärkten die Region und dienten ihren Bewohnern.⁴

6.1. Einwendungen

Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat die Vorhabenträgerin einen fördernden Einfluss des Flughafenausbaus auf den Arbeitsmarkt bislang nicht hinreichend dargestellt.

Investitionen in den Ausbau eines Flughafens führen nicht zwangsläufig zu positiven Beschäftigungseffekten. Flughafenaffine Bereiche stellen nur Teile der gesamten wirtschaftlichen Aktivität in Ballungsräumen dar. Wenn man die Wirkungen eines Flughafenausbaus auf einem Ballungsraum feststellen will, muss daher der gesamte ökonomische Kreislauf betrachtet werden. Dann zeigt sich, dass Wachstum von Flughäfen den Ballungsräumen insgesamt wenig nützt. Empirisch kann beobachtet werden, dass dort, wo die Dienstleistungsbranchen, zu der auch Flughäfen gehören, schneller wächst als anderswo das verarbeitende Gewerbe schneller schrumpft. Es lässt sich daher vermuten, dass das Wachstum der Dienstleistungsbranche letztlich das Schrumpfen des verarbeitenden Gewerbes „verursacht“. Das Flughafenwachstum ist insofern nicht mit einem vielfältigen Arbeitsplatzangebot und einer Stärkung der Vielfalt der Wirtschaftsstruktur zu vereinbaren. Dies wird von der Vorhabenträgerin nicht ausreichend diskutiert und bewertet. Dazu gehören auch die negativen Arbeitsplatzeffekte, die im Zusammenhang mit der Nordwestbahn auf dem Caltex-Gelände, dem Ticono-Gelände und dem Bebauungsgebiet Mönchshof auftreten können.

Sämtliche Prognosen und Aussagen der Fraport AG müssen auch deswegen als hinfällig und nicht aussagekräftig betrachtet werden, weil sie auf veraltetem Zahlenmaterial beruhen und neueste Erkenntnisse ignorieren. So hat jüngst der Vertreter der Deutschen Post AG im Regionalen Dialogforum in der Sitzung des Projektteams Nachtflugverbot am 08.12.2004 die Auflösung des Nachtpoststerns bekannt gegeben (**vgl. Anlage 17**). Die oben zitierten Ausführungen der Vorhabenträgerin zum Nachtpoststern sind damit obsolet geworden.

Zwar stellt der Flughafen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Region dar und befriedigt die Mobilitätswünsche von Wirtschaft und Bevölkerung. Es muss jedoch geprüft werden, wie viel Flughafen das betroffene Umland verträgt.

In der bisherigen Diskussion blieb weitgehend unberücksichtigt, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte durch den Verzicht auf einen Ausbau in Frankfurt und die Verlagerung des Verkehrs auf andere Flughäfen zu erzielen sind. Profitieren könnte beispielsweise der Flughafen Hahn, dessen Erweiterung zusätzliche Arbeitsplätze in eine wirtschaftlich schwächere Region wie den Hunsrück brächte. Im Raum um Frankfurt stellt sich hingegen die Frage, wann ein solch hoher Lärmpegel erreicht ist, dass fähige Köpfe abwandern.

³ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 81

⁴ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 85

Für Unternehmen hat der Flughafen - etwa bei Neuansiedlungen - sicherlich eine hohe Bedeutung, noch wichtiger aber ist die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte. Die Zukunft der Region hängt vor allem vom Arbeitskräftepotenzial ab. Gelingt es, in eine Region hochqualifizierte Arbeitnehmer zu locken, werden damit mittel- und langfristig Arbeitsplätze abgesichert. Gut ausgebildetes Personal benötigt auch der Flughafen, dessen Vorteile sich allerdings auch in einen Nachteil verkehren können.

Die sinkende Geburtenrate und die demografische Entwicklung werden zu einem Rückgang von Personen im erwerbsfähigen Alter führen. Gleichzeitig steigt aber die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitnehmern. Bei der Entscheidung für einen Arbeitsplatz ist ein hohes Einkommen nicht allein ausschlaggebend. Es sind vielmehr auch angenehme Lebensbedingungen und ein Umfeld wichtig, in dem Kinder gesund aufwachsen können.

Der Flughafen Frankfurt Main läuft Gefahr, sich und der Rhein-Main-Region durch den Ausbau die Basis für die benötigten Fachkräfte zu nehmen, indem große Teile der Region für qualifizierte Arbeitskräfte unattraktiv gemacht werden.

Industriebetriebe können in mannigfacher Art negativ von einem Ausbau des Frankfurter Flughafens betroffen sein durch :

- **Störungen der Produktionsprozesse:**

Liegt das Unternehmen nahe den An- oder Abflugstrecken der geplanten Landebahn oder im Bereich der stärker frequentierten Startbahn 18 West, kann der Lärmpegel für die dort Tätigen erhebliche Werte erreichen. So können die durch Lärm bewirkten Kommunikationsstörungen bei bestimmten Betrieben dazu führen, dass die Gefahren der Produktionsprozesse nicht mehr ausreichend beherrschbar sind und die Produktion daher stillgelegt werden muss.

- **Reduzierte Arbeitsleistungen:**

(Flug-)Lärm am Arbeitsplatz führt auf verschiedenen Wegen zur Verringerung der Arbeitsleistungen.

- **Steigender Krankenstand:**

(Flug-)Lärm führt nicht nur zu Unbehagen, das von den Betroffenen auf die betriebliche Tätigkeit projiziert wird, sondern kann auch gesundheitliche Probleme hervorrufen. Fluglärm erzeugt Stress. Dies kann auch zu einer Verschärfung der zwischenmenschlichen Konflikte führen. Alle diese Faktoren belasten Motivation und Gesundheit der MitarbeiterInnen - und erhöhen den Krankenstand.

- **Gefährdung der Sicherheit:**

Anflugstrecken führen in zu geringer Höhe über industriell genutzte Bereiche. Da Flugzeugunfälle meist in der Nähe von Flughäfen passieren und niemals völlig auszuschließen sind, kann dies die Stilllegung von Produktionsprozessen erzwingen, weil die Folgen eines Flugzeugabsturzes auf die Produktionsanlagen katastrophale Folgen hätten (Bsp. Ticona, DEA-Tanklager, Merck, Röhm, GSI).

- **Einschränkung der Entwicklung:**

Expansionswünsche eines Unternehmens im Einflussbereich des Flugverkehrs können durch Ansiedlungsbeschränkungen oder Auflagen (z.B. Bauhöhenbegrenzungen, umfangreiche Sicherheitsvorrichtungen, Lärmschutzmaßnahmen) vereitelt werden. Dies kann zu einem vollständigen Ausschluss der örtlichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten führen.

- **Mitarbeiter- Abwanderung, Mangel an qualifizierten Mitarbeitern:**

Mitarbeiter, die es sich leisten können, werden mittel- und langfristig ihre Arbeitsstätten und Wohngebiete verlassen, wenn die Lärmbelastung oder andere negative Einflüsse des Flugverkehrs zu groß werden. Insbesondere wird es aber schwieriger werden, neue qualifizierte MitarbeiterInnen zu gewinnen, wenn diese es nicht nötig haben, in einer belasteten Umgebung zu wohnen oder zu arbeiten.

- **Ver- und Entsorgungsengpässe:**

Durch eine so große Betriebsstätte wie den Frankfurter Flughafen werden viele Ver- und Entsorgungskapazitäten in der Region (z.B. Frischwasser und Abwasser oder CO₂-Kontingente) stark strapaziert. Wird der Bedarf dieser jetzt schon riesigen Betriebsstätte noch entscheidend vergrößert, sind die Kapazitätsgrenzen schnell erreicht und belasten die Region.

- **Globalisierung:**

Durch zusätzlichen Flugverkehr werden auch in weiter entfernten Regionen unter nicht vergleichbaren, weitaus kostengünstigeren Produktionsbedingungen erstellte Güter auf den einheimischen Markt gebracht. Durch diese zunehmende Globalisierung wird die heimische Güterproduktion unrentabel.

- **Örtlicher Einzelhandel:**

Der Flughafen Frankfurt Main erzielt den weitaus größten Gewinnanteil aus dem Bereich Einzelhandel und anderen nicht direkt flugverkehrsbezogenen Aktivitäten im Flughafen. Die Fraport AG wird als gewinnorientierte Aktiengesellschaft diesem Geschäftszweig weitere Aufmerksamkeit widmen und ihn forcieren. Dies kann in Darmstadt und in anderen Orten rund um den Flughafen den Einzelhandel merklich belasten.

- **Terminal und mehr:**

Mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ist auch der Bau eines neuen Terminals ("Terminal 3") vorgesehen. Von der riesigen Kapazität des Terminals einmal abgesehen müssen auch die Wirkungen der zusätzlich vorgesehenen Hotel-, Tagungs- und Einkaufsbereiche auf die entsprechenden Einrichtungen im Umland betrachtet werden.

- **Änderung der Bevölkerungsstrukturen:**

Ein Ausbau des Frankfurter Flughafens wird in vielen Orten seines Umfeldes zu einer Änderung der Bevölkerungsstrukturen führen. Die Lebensqualität wird durch einen Ausbau noch weiter abnehmen. Dieser Umstand wird sehr viele Bewohner der Region veranlassen, in ein anderes Gebiet umzuziehen. Wegen der mit einem Umzug

verbundenen hohen Kosten werden besonders diejenigen diesen Weg gehen, die ihn sich finanziell leisten können.

Möglicherweise noch größeren Einfluss hat der Effekt, dass kaum noch jemand, der dies irgendwie vermeiden kann, in eine durch den Flugverkehr so stark belastete Region ziehen wird. Der hieraus resultierende Kaufkraftverlust der Bevölkerung und die gesunkene Nachfrage werden sich auch in der Wissenschaftsstadt Darmstadt erheblich auswirken.

- **Arbeitslosigkeit / Beschäftigtenzahlen:**

Der immer wieder zitierte Zusammenhang zwischen mehr Flugbewegungen und neuen Arbeitsplätzen muss kritisch hinterfragt werden.

Auch wenn mögliche positive Auswirkungen eines Flughafenausbaus seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht grundsätzlich in Abrede gestellt werden, ist der Beschäftigungseffekt allein kein Ausbauargument, da

- die Flugbranche wie andere Wirtschaftszweige dem Rationalisierungszwang unterliegt; mehr Passagiere und mehr Fracht bedeuten nicht unbedingt auch mehr Beschäftigte;
- viele Arbeitsplätze am Flughafen durch Verlagerung ganzer Betriebe auf das Gelände des Flughafens entstehen; sie fallen also andernorts weg;
- der „größte Supermarkt Hessens mit eigenem Flughafen“ keine zusätzliche Kaufkraft schafft, sondern diese aus seinem Umfeld abzieht.

Arbeitslosigkeit ist ein gesellschaftliches Problem. Trotz Wachstum auf Kosten der Umwelt, der Region und der hier lebenden Menschen stieg in den letzten Jahrzehnten die Arbeitslosigkeit in Deutschland und Hessen deutlich an. Dies mag ein Grund dafür sein, dass beim Flughafenausbau das Thema „Arbeitslosigkeit“ das Thema „Mensch“ in der Priorität verdrängt hat. Die Angst vieler Menschen vor Arbeitslosigkeit wird dazu benutzt, wirtschaftliche und politische Interessen des Landes Hessen und der Fraport AG gegen den Widerstand nahezu aller Umlandgemeinden durchzusetzen.

An der von der Fraport AG zur Beschäftigung durchgeführten Befragung ist zu kritisieren:

- Eine unzureichende Rücklaufquote.
- Eine fehlende Definition der Interviewpartner.
- Eine zu hohe Verweigerungsquote.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt bezweifelt daher die Repräsentanz der Befragung.

Die sachwidrige Ausblendung negativer externer Effekte ist nicht hinnehmbar. Auf das beiliegende Papier „Externe Kosten und volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main“ des Öko-Instituts Darmstadt (**vgl. Anlage 18**) wird verwiesen. Das entsprechende Gutachten ist ebenfalls beigefügt (**vgl. Anlage 19**). Hierauf wird Bezug genommen.

In einer Übersicht aus den vorgenannten Gutachten/Unterlagen über die Höhe externer Kosten stellt sich ein Variantenvergleich wie folgt dar:

Die im Rahmen des Gutachtens ermittelten externen Gesamtkosten sind in der folgenden Abbildung 1 dargestellt:

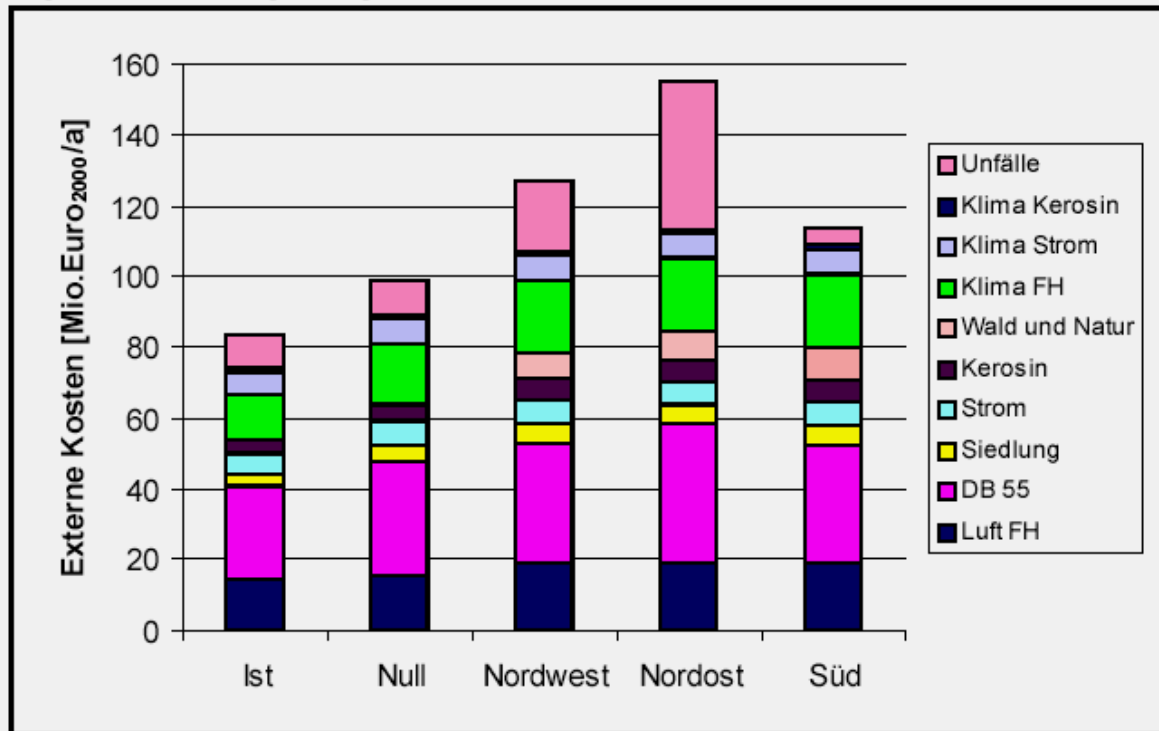
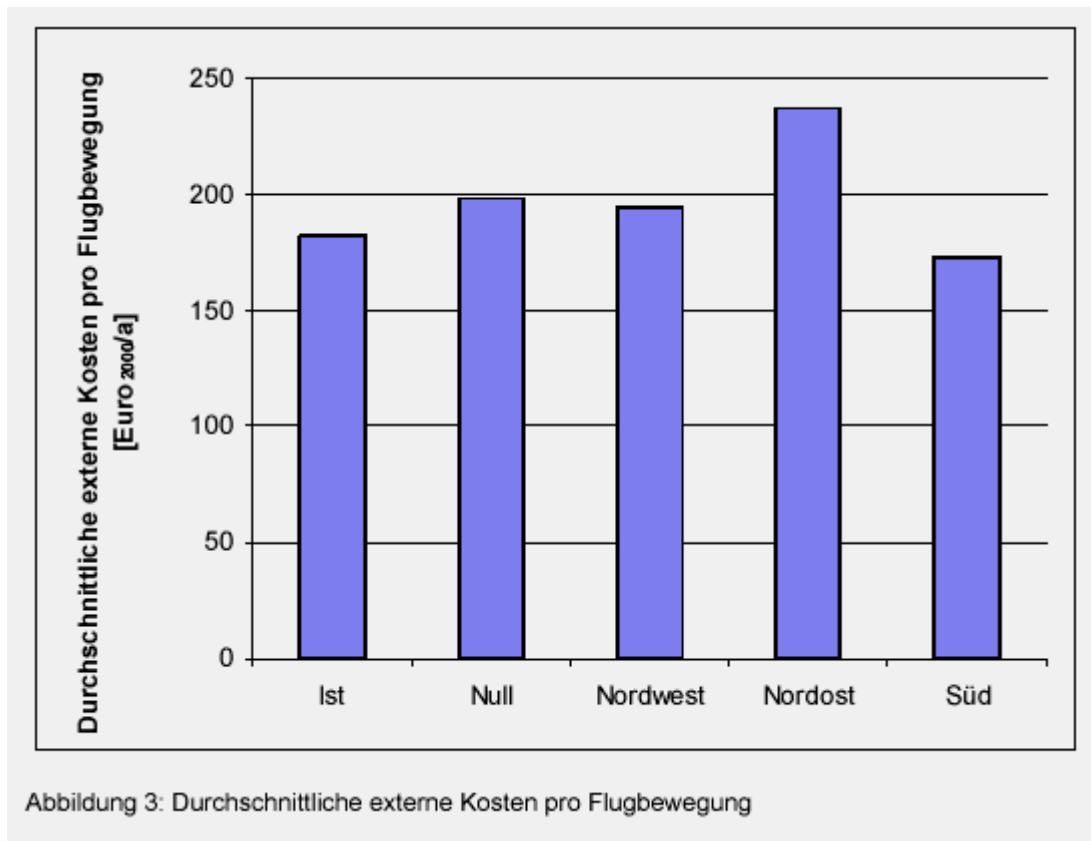


Abbildung 1: Zusammenfassung der wichtigsten Beiträge zu den Gesamtkosten – „beste Schätzung“.

Die Nordwest- und Nordost-Variante weisen damit die höchsten externen und damit die Gesellschaft belastenden Kosten auf.

Dies wird auch durch die durchschnittlichen, Varianten bezogenen, externen Kosten pro Flugbewegung ausgewiesen und untermauert den Vorzug der Südvariante bzw. die Nachteile beider Nord-Varianten:



6.2. Forderung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert zur sachgerechten Abwägung die angemessene Bewertung der externen Kosten und damit der Belastung der Allgemeinheit in die Abwägung einzustellen. Dabei sind auch die besonderen Funktionen und Aufgabenzuweisungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt als regionales Oberzentrum zu berücksichtigen.

7. Nachtflugverbot

Die Vorhabenträgerin beantragt gem. § 8 Abs. 4 LuftVG eine Regelung, die planmäßige Flugbewegungen (Starts und Landungen) für das gesamte Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt Main mit Inbetriebnahme der planfestzustellenden Landebahn Nordwest in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr Ortszeit im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm ausschließt. Um dabei den internationalen Luftverkehr nicht über die Maße zu beschränken, ist es laut Fraport AG im öffentlichen Interesse geboten, Flugzeugen, die bezogen auf ihre planmäßige Ankunft verspätet oder verfrüht in Frankfurt eintreffen, die Landung zu gestatten sowie in besonders gelagerten Ausnahmefällen den Start zu erlauben. Insoweit sei eine entsprechende Ausnahmeregelung vorzusehen.

Mit dem Antrag auf ein Nachtflugverbot sollen die bereits bestehenden Regelungen der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Frankfurt Main hinsichtlich ihres betrieblichen Regelungsgehaltes ergänzt werden.⁵

⁵ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 75

Ergänzend führt die Fraport AG aus, die Umsetzung der ebenfalls von der Mediationsgruppe vorgesehenen Komponenten "Optimierung des vorhandenen Systems" und "Anti-Lärm-Paket" habe bereits begonnen. Hierzu gehörten unter anderem das Schallschutzprogramm aufgrund verschiedener Bescheide des HMWVL, lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen, lärmabhängige Start- und Landeentgelte als Anreiz für den Einsatz leiserer Luftfahrzeuge sowie der Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn.⁶

Im Einzelnen beantragt die Fraport AG eine betriebliche Regelung mit nachfolgendem Inhalt:

Die Genehmigung vom 20.12.1957 zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, zuletzt geändert durch Bescheid vom 25.11.2002, wird hinsichtlich ihrer betrieblichen Regelungen wie nachstehend modifiziert:

1. Vorbehaltlich der weiteren Regelungen dieses Bescheides dürfen nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest Luftfahrzeuge ab dem ersten Tag der Flugplanperiode, für die unter Nutzung der Kapazität der Landebahn Nordwest eine Erhöhung des Koordinierungseckwertes festgelegt wurde, auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt Main an allen Wochentagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen.
2. Luftfahrzeuge ohne Lärmzulassung nach Anhang 16 zum ICAO-Abkommen dürfen weder starten noch landen.
3. Luftfahrzeuge, lärmzertifiziert nach Anhang 16, Band 1 Teil II, Kap. 2 zum ICAO-Abkommen, dürfen in der Zeit von 20.00 Uhr bis 08.00 Uhr Ortszeit an allen Wochentagen sowie zusätzlich freitags in der Zeit von 20.00 Uhr bis montags 08.00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen.
4. Für Luftfahrzeuge, lärmzertifiziert nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kap. 3 zum ICAO-Abkommen, gelten folgende Einschränkungen:
 - 4.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die nicht spätestens am Vortag vom Flughafenkoordinator koordiniert werden (Ad-hoc-Charter, insbesondere Einzelflüge aus bestimmten Anlässen ohne öffentliches Interesse) sind in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.
 - 4.2 Starts und Landungen zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs- und Trainingsflügen sind in der Zeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

Ausnahmen

- 5.1 Von den betrieblichen Einschränkungen nach Nr. 1 bis Nr. 4 sind ausgenommen:
 - 5.1.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt Main als Ausweichflughafen anfliegen; Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden; Evakuierungsflüge.
 - 5.1.2 Flüge in besonderem öffentlichen Interesse.

⁶ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 75

- 5.2 Von den Einschränkungen nach Nr. 1 sind verspätet oder verfrüht ankommende Luftfahrzeuge ausgenommen, die gemäß dem Flugplan, wie er sich aus den durch den Flughafenkoordinator vergebenen Zeitnischen (Slots) unter Berücksichtigung vorstehender Nr. 1 ergibt, in der Zeit bis 23.00 Uhr Ortszeit und ab 05.00 Uhr Ortszeit eintreffen würden. Verspätete Starts bedürfen in jedem Einzelfall der Genehmigung durch die örtliche Luftaufsichtsstelle. Sie kann nur erteilt werden, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereichs der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft liegen.
- 5.3 Von den Einschränkungen nach Nr. 1 und 4 sind ausgenommen Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die für Funk- und Radarmessungen oder Überprüfungsmaßnahmen von Flughafenanlagen eingesetzt werden.
6. Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Fällen für bestimmte näher bezeichnete Starts und Landungen auf Antrag Ausnahmen zulassen.

7.1. Einwendungen

Auf der derzeitigen Homepage der Vorhabenträgerin lässt sich unter http://www1.fraport.de/cms/infoservice_fluglaerm/dok/8/8488.faq_13.htm Folgendes nachlesen:

.... Seit dem 1. April 2002 sind Flugzeuge, die von der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO als geräuschintensiv eingestuft werden (Lärmkategorie Kapitel 2, ICAO Annex 16) EU-weit nicht mehr zugelassen. Der Betrieb von Flugzeugen, die gemäß Kapitel 2 lärmzertifiziert sind, ist nur noch in von der Luftaufsicht genehmigten Ausnahmefällen zulässig.

Der Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 75 wird in Anbetracht dessen als unnötig und gegenstandslos betrachtet.

Einer der wichtigsten Belange im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Planungsentscheidung ist der Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung. Beachtlich ist dabei jeglicher, auch unter der Zumutbarkeitsschwelle liegender, aber nicht unerheblicher Lärm. Die Einschränkung des Nachtflugverbotes auf die Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr ist nicht hinnehmbar. Den Lärmschutzinteressen der Bevölkerung zur Nachtzeit muss größeres Gewicht beigelegt werden. Dies gilt um so mehr, als andere europäische Flughäfen (wie z.B. die Flughäfen Paris Charles de Gaulle und Zürich) ebenfalls nächtliche Flugbeschränkungen (**vgl. Anlage 20**) eingeführt haben bzw. einführen werden.⁷

Das von der Fraport AG beantragte "Nachtflugverbot" von 23.00 bis 5.00 Uhr bringt für die Bevölkerung keine Erleichterung, sondern sogar zusätzliche Lärmbelastungen. Das Verbot wird nicht zu einer Verringerung der nächtlichen Belastung durch Fluglärm führen, sondern diese sogar verstärken. Gegenüber der derzeitigen Zahl an Nachtflügen soll es zu einer Zunahme auf 150 Flugbewegungen pro Nacht oder mehr kommen. Diese konzentrieren sich dann auf die besonders empfindlichen Randstunden von 22.00 – 23.00 Uhr und 5.00 – 6.00 Uhr. In der ebenfalls sensiblen Zeit zwischen 20.00 und 22.00 Uhr, in der beispielsweise Schulkinder zu Bett gehen, wird die Belastung für schutzbedürftige Personen ebenfalls drastisch und unzumutbar steigen.

⁷ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 88

Darüber hinaus ist zu beachten, dass das Nachtflugverbot nur die planmäßigen Flugbewegungen umfasst. Erfahrungsgemäß findet jedoch auch eine hohe Anzahl außerplanmäßiger Bewegungen in der Nacht statt.

Warum Starts und Landungen zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs- und Trainingsflügen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig sein sollen, ist im Hinblick auf das besondere Schutzbedürfnis der Bevölkerung in der Nacht nicht nachvollziehbar und deshalb. Dasselbe gilt für die Tatsache, dass Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die für Funk- und Radarmessungen oder Überprüfungsmaßnahmen von Flughafenanlagen eingesetzt werden, vom Nachtflugverbot grundsätzlich ausgenommen sein sollen.

Bei den von der Fraport AG nach Ziffer 5.2 beantragten Ausnahmen ist durch geeignete Auflagen sowie sonstige Regelungen und Maßnahmen ein Missbrauch zu verhindern. Dies ist schon deswegen notwendig, weil es die Genehmigungsbehörde bei der Gewährung von Ausnahmen zum Nachtflugverbot bislang unterlassen hat, einen nachvollziehbaren Beweis über die korrekte und den Interessen der Bevölkerung entsprechende Genehmigungspraxis anzutreten (vgl. Projektteam Nachtflugverbot Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt Dreieich-Sprendlingen 10. November 2004 Diskussion zu TOP 3 als **Anlage 21**).

In den Regelungen der TA-Lärm wird als Nachtzeit unter Ziffer 6.4 die Zeit von 22:00 Uhr abends bis 06:00 Uhr morgens am folgenden Tag genannt. Diese Zeit kann bei bestimmten Erfordernissen bis zu einer Stunde hinausgeschoben oder vorverlegt werden. Hierbei muss die Genehmigungsbehörde jedoch sicherstellen, dass eine achtstündige Nachtruhe im Einwirkungsbereich der Anlage für die Wohnbevölkerung gesichert ist. Aufgrund aktueller medizinischen Erkenntnisse ist es nicht hinnehmbar, wenn im Bereich der Wohngebiete Arheilgen-Nord und Wixhausen-Süd diese Grundwerte nicht eingehalten werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt vertritt die Auffassung, dass im Rahmen des Flughafenausbaus die Wohnbevölkerung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in diesem Bereich (wie auch in den anderen Nachbargemeinden) besonders schutzwürdig ist. Konsequenz muss als Mindestbedingung für den umweltverträglichen Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ein Nachtflugverbot für die Dauer von 8 Stunden sein. Das Fluglärmsgesetz genügt im Rahmen der geltenden Regelungen nach den neuen Umgebungslärmrichtlinien der EU insoweit nicht mehr den heutigen Anforderungen. Seine Konzeption führt eher zu einem Schutz des Fluglärms als zu einem Schutz gegen den Fluglärm. Entsprechend liegt dem im Fluglärmsgesetz vorgeschriebenen Berechnungsverfahren ein Halbierungsparameter $q = 4$ zugrunde, während alle anderen für die Lärmmessung und Bewertung geltenden Regelwerke mit einem Halbierungsparameter $q = 3$ arbeiten. Deshalb wird auch der nach dem Fluglärmsgesetz errechnete Beurteilungspegel in der Regel um 6 bis 7 dB(A) niedriger als bei Anwendung der sonst üblichen Beurteilungsverfahren angesetzt.

Im Rahmen der Lärmbetrachtung ist im Bereich Arheilgen/Wixhausen aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob eine Verschiebung des Flugkorridors nördlich von Wixhausen geprüft worden ist. Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt wäre es denkbar, hier eine Flugroute zu finden, die wesentlich weniger Wohngebiete tangiert, so z. B. auch nicht den zu Weiterstadt gehörenden Ortsteil Gräfenhausen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht bei der Lärmproblematik neben dem Grundrecht auf Eigentum der betroffenen Wohnbevölkerung das Grundrecht jedes Menschen auf Leben und körperliche Unversehrtheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz tangiert. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts normiert dieses Grundrecht die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die dort genannten Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen von

Seiten anderer zu bewahren. Der Staat muss Maßnahmen normativer und tatsächlicher Art treffen, durch die ein unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter angemessener und wirksamer Schutz erreicht wird (vgl. hierzu Storost, NVwZ 2004, Seite 257 ff.). Nach Meinung der Wissenschaftsstadt Darmstadt besteht bei Flughafenausbau und Festlegung von Flugrouten sehr wohl eine Möglichkeit, dem Gesundheitsbedürfnis der Wohnbevölkerung in den betroffenen Gebieten durch entsprechenden aktiven Lärmschutz Rechnung zu tragen. Hierzu rechnen auch die Flughöhen und die Festlegung von Flugrouten.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hält ein Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt Main für rechtlich grundsätzlich möglich. Sie bezieht sich insoweit auf das Rechtsgutachten über Rechtliche Fragestellungen zur Umsetzung eines „Nachtflugverbots“ (vorgelegt für das Regionale Dialogforum am Flughafen Frankfurt im August 2002 von Prof. Dr. Stephan Hoble u.a.). Dieses Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

1. Aus einer restriktiven Auslegung des Artikels 5 des Chicagoer Abkommens folgt, dass ein absolutes Nachtflugverbot bezüglich des Gelegenheitsverkehrs grundsätzlich nicht gegen die völkerrechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland verstößt. Die Verkehrsrechte werden nur im Rahmen der vorhandenen Kapazität eingeräumt. Etwas anderes kann dann gelten, wenn der Gelegenheitsverkehr die in Artikel 5 des Chicagoer Abkommens eingeräumten Rechte auf technische Landungen nicht mehr effektiv wahrnehmen kann.
2. Beschränkungen des internationalen planmäßigen Linienverkehrs sind zulässig, soweit nicht bilaterale Luftverkehrsabkommen etwas anderes bestimmen (siehe dazu unten Nr. 7).
3. Das neue Konzept des „ausgewogenen Ansatzes“ in der Resolution A 33-7 der jüngsten Versammlung der ICAO versucht, die widerstreitenden Interessen der Zivilluftfahrt und der betroffenen Bevölkerung in ein akzeptables Gleichgewicht zu bringen. Als Hauptelemente kommen die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung, Flächennutzungsverwaltung, lärmmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen in Betracht, daneben aber auch überkommene Maßnahmen und Strategien zur Lärmreduzierung, einschließlich des passiven Schallschutzes. Innerhalb der Elemente des ausgewogenen Ansatzes ist eine Verhältnismäßigkeitsprüfung anzustellen, wobei Betriebsbeschränkungen nicht als „first resort“ in Betracht kommen sollen. Auf die Besonderheiten der Entwicklungsländer und bestimmter Verkehrsarten, insbesondere des Cargo-Verkehrs und des Langstreckenverkehrs, ist Rücksicht zu nehmen. Durch ein abgestuftes System der Zusammenfassung, Außerdienststellung bestimmter Luftfahrzeuge und entsprechender Fristen sollen wirtschaftliche Härten für die Luftfahrtunternehmen vermieden werden.
4. Eine strikte Rechtspflicht zur Befolgung der Resolution besteht nicht. Die Resolution entfaltet aber eine de facto-Bindungswirkung zwischen den Vertragsstaaten des Chicagoer Abkommens. Ein Verstoß gegen sie zieht aber keine völkerrechtlichen Sanktionen nach sich.
5. Aus der Transitvereinbarung ergibt sich eine völkerrechtliche Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland, technische Landungen des nicht gewerblichen planmäßigen Linienverkehrs der Vertragsstaaten zu ermöglichen. Nachtflugregelungen müssen so ausgestaltet sein, dass dieses Recht effektiv ausgeübt werden kann. Insofern gilt das bereits im Zusammenhang mit Art. 5 des Chicagoer Abkommens Gesagte (vergl. Nr. 1).

6. Das mehrseitige Abkommen über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa, das sich auf internationale Flüge in Europa außerhalb des Fluglinienverkehrs bezieht, erlaubt solche Beschränkungen, welche die Verkehrsrechte der begünstigten Luftfahrtunternehmen nicht beeinträchtigen. Auch hier gebietet eine restriktive Auslegung, dass Streckenrechte nur im Rahmen der tatsächlich vorhandenen Kapazität gewährt werden. Es gelten daher die bereits im Hinblick auf Art. 5 des Chicagoer Abkommens und die Transitvereinbarung erzielten Ergebnisse.
7. Aus den bilateralen Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland ergibt sich, dass ein mittelbarer, das heißt von der Bundesrepublik Deutschland abgeleiteter Anspruch der Luftfahrtunternehmen des anderen Vertragsstaates auf Zugang zu Flughäfen besteht. Er hat grundsätzlich aber weder einen Anspruch auf Zugang zu einem bestimmten Flughafen noch auf bestimmte Start- oder Landezeiten. Allerdings kann ein solcher Anspruch dann bestehen, wenn konkrete Slots im bilateralen Abkommen bzw. in dem jeweiligen Flugplan vorgesehen sind. Ein Anspruch auf Start- oder Landung zu einem bestimmten Zeitpunkt kann sich weiterhin daraus ergeben, dass wegen technischer Betriebsabläufe, insbesondere Hub-Operations, oder wegen der Zeitverschiebung ein Start oder eine Landung nur zu einer bestimmten Zeit möglich ist. Wird durch ein unbeschränktes Nachtflugverbot ein solcher Anspruch de facto unmöglich gemacht, stellt dies eine Verletzung der bilateralen Luftverkehrsabkommen dar. Um sich von den völkerrechtlichen Verpflichtungen zu lösen, besteht die Möglichkeit einer Kündigung unter Beachtung einer zwölfmonatigen Kündigungsfrist.
8. Völkergewohnheitsrecht und die allgemeinen Rechtsgrundsätze stehen der Einführung von Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Frankfurt nicht entgegen.
9. Aus der EMRK ergibt sich, dass die Beeinträchtigung durch Fluglärm vom Schutzbereich des Artikel 8 Abs. 1 erfasst ist. Der Staat muss in Ausübung seiner Schutzpflicht gegenüber den Bürgern bei der Prüfung der Vereinbarkeit des Betriebs eines Verkehrsflughafens mit den Gesundheitsschutzbelangen der Anwohner den zugrunde liegenden Sachverhalt sorgfältig ermitteln und die betreffenden privaten, wirtschaftlichen und öffentlichen Interessen sorgfältig gegeneinander abwägen. Artikel 8 EMRK beinhaltet keinen individuellen Anspruch auf Freihaltung von Fluglärm.
10. Das Europarecht misst dem Umweltschutz steigende Bedeutung bei der Anwendung der wirtschaftlichen Grundfreiheiten zu. Angestrebt ist ein hoher umweltpolitischer Standard, der allerdings immer vor dem Hintergrund der Marktfreiheiten gesehen werden muss. Die Tendenz zur zunehmenden Anerkennung der Umweltbelange findet jedoch derzeit nicht in einer Priorität dieser Belange gegenüber den Binnenmarktfreiheiten ihren Ausdruck. Beide genießen primärrechtliche Gleichrangigkeit. Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichts bemüht sich, Konflikte zwischen den gemeinschaftlichen Marktfreiheiten und umweltpolitischen Maßnahmen im Wege einer Verhältnismäßigkeitsprüfung aufzulösen.
11. Das Europäische Gemeinschaftsrecht gewährt den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft grundsätzlich freien Zugang zu Strecken innerhalb der Gemeinschaft. Dies ergibt sich aus der Verordnung (EWG) 2408/92 (Marktzugangsverordnung). Die Verordnung enthält in Artikel 8 und 9 Einschränkungstatbestände.

12. Das Gemeinschaftsrecht eröffnet den Mitgliedstaaten ein weites Ermessen, ihre Umweltpolitik anhand der individuellen Notwendigkeiten selbst zu definieren. Begrenzt wird dieses Ermessen lediglich dahingehend, dass die umweltpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen mit den Grundfreiheiten des Binnenmarktes vereinbar sein müssen. Dazu müssen die verfolgten umweltpolitischen Ziele hinreichend konkret definiert sein, um sie an den umweltrechtlichen Regelungen des primären und sekundären Gemeinschaftsrechts messen zu können.
13. Zugangsrechte zu Flughäfen dürfen, als Teil der Verkehrsrechte, aus Gründen des Umweltschutzes gemäß Artikel 9 Marktzugangsverordnung nur auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt eingeschränkt werden. Nachtflugbeschränkungen dürfen also, sollen sie auf Artikel 9 der Marktzugangsverordnung gestützt werden, anders als bisher geplant, nicht unbefristet für die Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr eingeführt werden.
14. Die allgemeinen Beschränkungsmöglichkeiten des Artikels 8 der Marktzugangsverordnung sind grundsätzlich einschlägig. Abhängig davon, wie die Nachtflugregelungen im Einzelnen ausgestaltet sind, können sie von Artikel 8 gedeckt sein. Ein absolutes Nachtflugverbot unter Verstoß gegen den gemeinschaftlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und das Übermaßverbot stünde im Gegensatz zum Gemeinschaftsrecht und führte auch zu gemeinschaftsrechtlich unzulässigen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten bestimmter Luftfahrtunternehmen, die ihre home base am Flughafen Frankfurt haben. Dieses Ergebnis ist aber aufgrund jüngster Entwicklungen im Bereich gültiger oder geplanter Nachtflugregelungen an vergleichbaren Flughäfen in der Europäischen Gemeinschaft, beispielsweise in Frankreich, zu überprüfen. Da diese zurzeit weder hinsichtlich ihres genauen Inhaltes noch hinsichtlich ihrer Tragweite eingeschätzt werden können, ist die weitere Entwicklung abzuwarten. Vieles spricht aber dafür, dass der Aspekt der Wettbewerbsverzerrung dadurch an Bedeutung verliert.
15. Die Zulässigkeit der Verlagerung von Flugbewegungen innerhalb eines Flughafensystems gemäß Artikel 8 Abs. 1 der Marktzugangsverordnung kann zur Zeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Jedenfalls fehlt es zur Zeit sowohl an den formellen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Flughafensystems und seiner Verkehrsaufteilungsregeln als auch an den tatsächlichen Voraussetzungen, insbesondere einer ausreichenden Anbindung durch Verkehrsinfrastruktureinrichtungen. Es bleibt den Beteiligten aber unbenommen, entweder auf dem Gesprächsweg mit der Kommission die wesentlichen Problemfelder zu identifizieren und Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln. Daneben kann jetzt schon ein Antrag auf Zulassung eines Flughafensystems gestellt werden.
16. Die neue Richtlinie 2002/30/EG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen ermöglicht grundsätzlich weitgehende Beschränkungen bis hin zu partiellen Betriebsschließungen. Sie regelt dabei Aspekte der Marktzugangsverordnung. Es spricht eine Vermutung dafür, dass sich der Gemeinschaftsgesetzgeber mit der Richtlinie nicht in Widerspruch zu den Regelungszielen der Verordnung setzen wollte.
17. Die Richtlinie übernimmt den so genannten „ausgewogenen Ansatz“ der 33. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation. Die anzustellende Verhältnismäßigkeitsprüfung ergibt sich dabei sowohl aus dem Konzept selbst als auch aus den allgemeinen primär- und sekundärrechtlichen Regelungen des

- Umweltschutzes innerhalb der Gemeinschaft. Insofern gilt unter gemeinschaftsrechtlichen Aspekten das oben zu diesem Ansatz Gesagte (vergl. These 3).
18. Die Realisierbarkeit einer freiwilligen Selbstverpflichtung der beteiligten Kreise (Staaten, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber, Behörden und Nutzer) erscheint zweifelhaft.
 19. Der bestehende Nachtflugbetrieb kann grundsätzlich nicht wegen formeller Illegalität untersagt werden. Ausnahmen gelten, soweit der Nachtflugbetrieb zu einer Gesundheitsgefährdung der Anwohner führt oder bestehende und vollziehbare Nachtflugbeschränkungen überschreitet.
 20. Die bloße Zunahme des Nachtflugbetriebs führt nicht zu einer neuen Planfeststellungs- oder Genehmigungsbedürftigkeit und damit nicht zur formellen Illegalität des Betriebes.
 21. Der Ausbau der landseitigen Flughafeneinrichtungen führt nicht zum Erfordernis einer Änderungsgenehmigung oder –planfeststellung.
 22. Rechtsgrundlage für den Flughafenbetrieb ist die luftverkehrsrechtliche Genehmigung. Für die Einschränkung des Nachtflugbetriebes ist daher diese (Betriebs-) Genehmigung aufzuheben bzw. einzuschränken.
 23. Die Genehmigungsentscheidungen bzw. –nachträge enthalten dort so genannte Auflagen- bzw. Einschränkungsvorbehalte. Ein Nachtflugverbot kann allein auf der Grundlage dieser Vorbehalte nicht verfügt werden.
 24. § 6 I 4 LuftVG und § 42 I Hs. 2 LuftVZO erlauben nicht die nachträgliche Anordnung eines Nachtflugverbots.
 25. Bei Überschreiten der Zumutbarkeitsgrenze kann ein Nachtflugverbot auf der Grundlage des § 6 II 4 LuftVG verfügt werden.
 26. Ein Widerruf der Genehmigung kann nicht auf die §§ 49 II, 75 II 2 HVwVfG gestützt werden.
 27. Die berührten Belange sind in einer Ermessensentscheidung über die (teilweise) Aufhebung der Genehmigung zu berücksichtigen. Besonderes Gewicht haben der Schutz der Nachtruhe der Anwohner, die Verkehrsbedeutung des Flughafens und der Vertrauensschutz von einer Einschränkung in ihrer Substanz betroffener Unternehmen.
 28. Die Behörde ist nicht darauf beschränkt, Maßnahmen aktiven Schallschutzes nur anzuordnen, wenn passiver Schallschutz rechtlich oder tatsächlich nicht möglich ist. Sie kann ihn im Wege und unter der Voraussetzung einer ermessensfehlerfreien Planungsentscheidung auch dann anordnen, wenn passive Schallschutzmaßnahmen unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht ausreichend erscheinen.
 29. Die Fraport AG ist aufgrund der Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand nicht Grundrechtsträger. Luftverkehrsgesellschaften als Flughafenutzer können sich auf den Grundrechtsschutz aus Art. 12 I und 14 I GG berufen.

30. Ein Nachtflugverbot greift in das Grundrecht der Luftverkehrsgesellschaften aus Art. 12 I GG ein, soweit Nachtflüge einen wesentlichen Teil ihres Betriebs ausmachen oder sie für ihren wirtschaftlichen Fortbestand auf ihn angewiesen sind. Ein Eingriff in den Schutzbereich des Art. 14 I GG scheidet demgegenüber wohl aus.
31. Bei einer ordnungsgemäßen Ermessensausübung ist ein Eingriff in Art. 12 I GG und ggf. auch in Art. 14 I GG verfassungsrechtlich gerechtfertigt und eine Grundrechtsverletzung nicht gegeben.
32. Oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist die Behörde grundsätzlich zum Einschreiten verpflichtet. Nach Maßgabe einer fehlerfreien Ermessenentscheidung über die Auswahl ihrer Mittel kann sie ein Nachtflugverbot verfügen.
33. Angeordnet werden kann nicht ein Verbot jeglicher Flugbewegungen, sondern nur derjenigen Flüge, die zu einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle führen.
34. Zuzulassen sind Rettungs-, Notfall- und Ausweichflüge, im notwendigen Umfang Ausbildungs- und Übungsflüge und grundsätzlich auch Verspätungsflüge.
35. Unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle könnte ein Nachtflugverbot nur verfügt werden, wenn man entgegen der Auffassung der Gutachter die in den Genehmigungen enthaltenen bestandskräftigen Einschränkungsreserven als eigenständige Rechtsgrundlage für Betriebsbeschränkungen ansehen würde. Das Ausmaß der Beschränkungen obliegt dann einer ordnungsgemäßen behördlichen Ermessenentscheidung, ggf. unter Einbeziehung der Rechtswidrigkeit des Einschränkungsreserves.
36. Die Klagebefugnis der Fraport AG und den Flughafen bereits nutzender Luftverkehrsgesellschaften ist zu bejahen. Sie werden jedoch nicht in ihren Rechten verletzt, soweit von den zur Verfügung stehenden Eingriffsgrundlagen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht wird.

Trotz der grundsätzlichen Zulässigkeit des Nachtflugverbotes muss damit gerechnet werden, dass einzelne Luftverkehrsgesellschaften gegen das Nachtflugverbot klagen werden. Der Ausgang dieser Klageverfahren lässt sich nicht mit Sicherheit einschätzen. Es muss daher im Planfeststellungsbescheid durch Aufnahme einer auflösenden Bedingung und einen Widerrufsvorbehalt sichergestellt werden, dass Nachtflugverbot und Ausbau des Flughafens in einem rechtlich untrennbaren Zusammenhang stehen. Es kann und darf nicht sein, dass die Fraport AG von der neuen Landebahn profitiert, falls das Nachtflugverbot fällt.

7.2. Forderungen

- 7.2.1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt ungeachtet nachfolgender Forderungen im Interesse ihrer lärmgeplagten Bevölkerung die Einführung eines absoluten Nachtflugverbots von 22.00 bis 6.00 Uhr. Die in den Planfeststellungsunterlagen eingestellte „Mediationsnacht“ basiert immer noch auf einem Nachtfluganteil von acht Prozent des Jahresaufkommens und liegt damit signifikant oberhalb des heutigen Nachtflugaufkommens. Dies ist nicht hinnehmbar.

- 7.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert zum Schutz der Kinder und Jugendlichen sowie anderer schutzbedürftiger Personen ein weiteres Flugverbot in der Zeit von 20.00 bis 22.00 Uhr, hilfsweise eine Reduzierung des Koordinationswertes für diesen Zeitraum auf 30% (=36 Flugbewegungen/Stunde anstelle 120/Stunde).
- 7.2.3.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt im Hinblick auf das besondere nächtliche Schutzbedürfnis der Bevölkerung Starts und Landungen zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs- und Trainingsflügen auch in der Zeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit zu verbieten.
- 7.2.4.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die für Funk- und Radarmessungen oder Überprüfungsmaßnahmen von Flughafenanlagen eingesetzt werden, in der Nacht zu untersagen.
- 7.2.5.** Durch geeignete Auflagen und sonstige Maßnahmen ist ein Missbrauch bezüglich etwaiger Ausnahmen nach Ziffer 5.2 der Ausnahmeregelungen zu verhindern.
- 7.2.6.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt, dass künftig vom Nachtflugverbot keine Ausnahmen gem. Ziffer 6 des Fraport-Antrages für bestimmte näher bezeichnete Starts und Landungen auf Antrag zugelassen werden.
- 7.2.7.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt erwartet, dass die Festsetzung des Nachtflugverbotes von 22.00 – 06.00 Uhr, ersatzweise die Festsetzung des von der Vorhabenträgerin beantragten Nachtflugverbots, unter Berücksichtigung des oben erwähnten Rechtsgutachtens des Regionalen Dialogforums mit der nötigen Rechtssicherheit umgesetzt wird. Es muss durch die Aufnahme einer auflösenden Bedingung im Sinne des § 36 Abs.2 Nr. 2 und den Vorbehalt eines Widerrufs nach § 36 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG sichergestellt werden, dass bei einer gerichtlichen Aufhebung des beantragten Nachtflugverbotes die Fraport AG die geplante und dann eventuell schon gebaute Landebahn nicht nutzen kann.
- 7.2.8.** Darüber hinaus ist für den Planungsfall vorsorglich eine „Worst-case“-Betrachtung ohne Nachtflugverbot einzustellen und mit dem Ist-Zustand zu vergleichen.

8. Wohnumfeldanalyse

Die von der Fraport AG vorgelegte Wohnumfeldanalyse hält einer Überprüfung anhand der eigenen Messungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht stand.

Aufgabe der Studie zur „Wohn- und Wohnumfeldanalyse“ (G11)⁸ wäre an sich die Ermittlung der im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main durch die Lärmimmissionen potenziell betroffenen Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie der besonders schutzbedürftigen Bereiche gewesen. Das von den Gutachtern vorgelegte Arbeitsergebnis erweist sich indes als völlig unzureichend und im Ergebnis die Fakten ignorierend. Dies gilt sowohl

⁸ C Gutachten G 11

für die Ist-Situation als auch für den Planungsfall 2015. Dies sollen die folgenden Tabellen und anschließenden Ausführungen verdeutlichen:

Lärmauswirkungen am Tag

Schutzziele Gesundheitsschäden/Krankheiten, Erhebliche Belästigung, Kommunikation

Tab. 2-1: Verknüpfungsmatrix zur Verschneidung der Konturen; Schutzziele Gesundheitsschäden/Krankheiten, Erhebliche Belästigung, Kommunikation

Pegelwert Leq(3)Tag / Lmax dB(A)	Eckwerte2	Pegel- stufe Nr.	Verschneidung/Pegelstufenbildung		
			Nutzer besonders schutz- bedürftiger Bereiche ³	Wohnbevölkerung	Beschäftigte
70 / 19x99	KT Gesundheitsschäden/ Krankheiten	1	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus Leq(3)Tag 70 dB(A) und Lmax 19x99dB(A)	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus Leq(3)Tag 70 dB(A) und Lmax 19x99dB(A)	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 70 dB(A)
65 / 25x90	PR Gesundheitsschäden/ Krankheiten	2	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus Leq(3)Tag 65 dB(A) und Lmax 25x90 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus Leq(3)Tag 65 dB(A) und Lmax 25x90 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 65 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1
65 / -	KT Erhebliche Belästigung				
62 / -	PR Erhebliche Belästigung	3	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 62 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufen 1+2	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 62 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufen 1+2	-
	KT Kommunikation				
59 / -	PR Kommunikation	4	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 59 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufen 1+2+3	Anzahl der Personen innerhalb Leq(3)Tag 59 dB(A) minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufen 1+2+3	-

Lärmauswirkungen in der Nacht
Schutzziel Schlaf

Tab. 2-2: Verknüpfungsmatrix zur Verschneidung der Konturen; Schutzziel Schlaf

Pegelwert	Eckwerte ⁴	Pegelstufe Nr.	Verschneidung/Pegelstufenbildung	
			Nutzer besonders schutzbedürftiger Bereiche ³	Wohnbevölkerung
$L_{\text{max } 22-6 \text{ h}} = 6 \times 75$	KT Schlaf	1	Anzahl der Personen innerhalb $L_{\text{max } 22-6 \text{ h}} 6 \times 75 \text{ dB(A)}$	Anzahl der Personen innerhalb $L_{\text{max } 22-6 \text{ h}} 6 \times 75 \text{ dB(A)}$
$L_{\text{max } 22-1 \text{ h}} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{max } 1-6 \text{ h}} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$	PR Schlaf	2	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus $L_{\text{max } 22-1 \text{ h}} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{max } 1-6 \text{ h}} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{max } 22-6 \text{ h}} 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1	Anzahl der Personen innerhalb der Umhüllenden aus $L_{\text{max } 22-1 \text{ h}} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{max } 1-6 \text{ h}} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{max } 22-6 \text{ h}} 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1

Die Isolinien wurden vom Gutachten G 10.1, Teil C übernommen.

Strukturdaten der Städte / Gemeinden ¹⁾

Darmstadt

	Bestand ²⁾ (Wohn-) Bevölkerung				Beschäftigte		
	Erst-wohnsitz	Zweit-wohnsitz	Nachv.- ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial	Bestand ⁵⁾	Nachv.- ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial
Summe Stadt / Gemeinde	136.578	11.125	1.788	3.961	87.606	150	8.580

Besonders schutzbedürftige Bereiche Bestand		
Art der Einrichtung	Anzahl	Summe Nutzer
Altenpflegeeinrichtungen	11	1.390
Kindergärten/ -tagesstätten	59	4.329
Krankenhäuser	5	2.016
Schulen	47	30.667
Summe Gemeinde	122	38.399

Zusammengefasst stellen sich die Fraport-Erkenntnisse wie folgt dar:

Ergebnisse Ist-Situation 2000

- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Kritischer Toleranzwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen
- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Präventiver Richtwert
Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Kritischer Toleranzwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen
- Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Präventiver Richtwert
Schutzziel „Kommunikation“ – Kritischer Toleranzwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen
- Schutzziel „Kommunikation“ – Präventiver Richtwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen
- Schutzziel „Schlaf“ – Kritischer Toleranzwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen
- Schutzziel „Schlaf“ – Präventiver Richtwert
Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wäre demnach laut der von der Wohnumfeldstudie in der Istsituation von Fluglärm nicht betroffen. Die eigenen über Jahre angefertigten Messungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Arheilgen und Wixhausen belegen aber das Gegenteil (**vgl. Anlage 22**).

Ergebnisse Prognosenullfall 2015

- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
 Keine Beschäftigte betroffen
 Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Präventiver Richtwert
 Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
 Keine Beschäftigte betroffen
 Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Präventiver Richtwert
 Schutzziel „Kommunikation“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
 Keine Beschäftigte betroffen
 Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Kommunikation“ – Präventiver Richtwert

Prognoseergebnisse für die Lärmbelastung der (Wohn-)Bevölkerung durch Fluglärm
 Prognosenullfall 2015
 Schutzziel "Kommunikation" - Präventiver Richtwert

Stadt / Gemeinde	2) Bestand		1) (Wohn-) Bevölkerung	
	Erst- wohnsitz	Zweit- wohnsitz	Nachw. - 3) potenzial	Zuwachs-4) potenzial
Büttelborn	3.181	103	0	133
Darmstadt	14	0	0	0
Frankfurt am Main	4	0	0	0
Groß-Gerau	11	0	0	0
Kelsterbach	25	2	0	0
Mörfelden-Walldorf	812	44	61	0
Nauheim	17	0	0	0
Neu-Isenburg	1.868	179	16	0
Offenbach am Main	4.977	281	800	0
Raunheim	10.249	248	50	109
Rüsselsheim	930	75	0	0
Trebur	2	0	0	0
Weiterstadt	318	20	0	0
Summe	22.406	960	927	242

Ganze 14 Einwohner in Darmstadt wären im Prognosenullfall kommunikationsgestört.

Keine Beschäftigte betroffen
 Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Schlaf“ – Kritischer Toleranzwert

Prognoseergebnisse für die Lärmbelastung der (Wohn-)Bevölkerung durch Fluglärm
Prognosenullfall 2015
Schutzziel "Schlaf" - Kritischer Toleranzwert

Stadt / Gemeinde	Bestand ²⁾		(Wohn-) Bevölkerung ¹⁾	
	Erst- wohnsitz	Zweit- wohnsitz	Nachw. - ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial
Büttelborn	1.491	48	0	0
Darmstadt	12	0	0	0
Frankfurt am Main	4	0	0	0
Groß-Gerau	3	0	0	0
Mörfelden-Walldorf	28	0	0	0
Raunheim	4.573	109	0	126
Weierstadt	48	0	0	0
Summe	6.159	157	0	126

Ganze 12 Einwohner in Darmstadt wären im Prognosenullfall schlafgestört.

Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Schlaf“ – Präventiver Richtwert

Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

Ergebnisse Planungsfall 2015

- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Gesundheitsschäden/Krankheiten“ – Präventiver Richtwert
Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Erhebliche Belästigung“ – Präventiver Richtwert
Schutzziel „Kommunikation“ – Kritischer Toleranzwert

Keine Bevölkerung betroffen
Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Kommunikation“ – Präventiver Richtwert

Prognoseergebnisse für die Lärmbelastung der (Wohn-)Bevölkerung durch Fluglärm

Planungsfall 2015

Schutzziel "Kommunikation" - Präventiver Richtwert

Stadt / Gemeinde	(Wohn-) Bevölkerung ¹⁾			
	Bestand ²⁾		Nachw. - ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial
Erst- wohnsitz	Zweit- wohnsitz			
Büttelborn	1.371	45	0	0
Darmstadt	15	0	0	0
Flörsheim	3.460	206	709	1.439
Frankfurt am Main	3.199	300	819	0
Groß-Gerau	3	0	0	0
Mörfelden-Walldorf	109	6	11	0
Nauheim	9.386	135	0	350
Neu-Isenburg	5.489	544	136	0
Offenbach am Main	96	5	0	0
Raunheim	7.204	176	133	94
Rüsselsheim	6.033	424	0	0
Weiterstadt	512	33	0	0
Summe	36.877	1.874	1.808	1.883

Ganze 15 Einwohner in Darmstadt wären im Ausbaufall kommunikationsgestört.

Keine Beschäftigte betroffen

Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Schlaf“ – Kritischer Toleranzwert

Prognoseergebnisse für die Lärmbelastung der (Wohn-)Bevölkerung durch Fluglärm

Planungsfall 2015

Schutzziel "Schlaf" - Kritischer Toleranzwert

Stadt / Gemeinde	(Wohn-) Bevölkerung ¹⁾			
	Bestand ²⁾		Nachw. - ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial
Erst- wohnsitz	Zweit- wohnsitz			
Büttelborn	1.066	35	0	0
Darmstadt	16	0	0	0
Frankfurt am Main	2	0	0	0
Groß-Gerau	10	0	0	0
Mörfelden-Walldorf	28	0	0	0
Nauheim	6.178	90	0	350
Neu-Isenburg	1.453	139	10	0
Raunheim	1.155	29	1	58
Rüsselsheim	864	58	0	0
Trebur	12	0	0	0
Weiterstadt	321	20	0	0
Summe	11.125	369	11	408

Nur 16 Einwohner in Darmstadt wären nach dieser Prognose im Ausbaufall schlafgestört.

Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

- Schutzziel „Schlaf“ – Präventiver Richtwert

Prognoseergebnisse für die Lärmbelastung der (Wohn-)Bevölkerung durch Fluglärm
Planungsfall 2015
Schutzziel "Schlaf" - Präventiver Richtwert

Stadt / Gemeinde	(Wohn-) Bevölkerung ¹⁾			
	Bestand ²⁾		Nachw. - ³⁾ potenzial	Zuwachs- ⁴⁾ potenzial
Erst- wohnsitz	Zweit- wohnsitz			
Büttelborn	77	2	0	0
Darmstadt	5.233	234	0	234
Frankfurt am Main	2.572	241	715	0
Mörfelden-Walldorf	168	9	28	0
Nauheim	2.437	34	0	0
Neu-Isenburg	7.845	748	464	34
Offenbach am Main	22.242	1.157	3.580	348
Rüsselsheim	2.235	145	0	0
Weiterstadt	1.452	105	0	0
Summe	44.261	2.675	4.787	616

Bei 5467 Einwohnern der Wissenschaftsstadt Darmstadt unterstellt die Studie im Ausbaufall eine Überschreitung des Präventiven Richtwerts Schlaf.

Keine Beschäftigte betroffen
Keine besonders schutzwürdigen Bereiche betroffen

8.1. Einwendungen

Die Ergebnisse der Wohnumfeldanalyse werden als völlig illusorisch und weltfremd zurückgewiesen. Berichte betroffener Bevölkerungsteile in den Nordstadtbezirken sowie die eignen Lärmmessungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Arheilgen und Wixhausen weisen eine erheblich belastende Lärmsituation bereits im gegenwärtigen Zustand auf.

8.2. Forderung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Überarbeitung der Analyse sowie die Durchführung einer Bürgerbefragung zur Ermittlung der tatsächlichen Betroffenheit (Quantität und Qualität).

9. Fluglärm

Im lärmmedizinischen Gutachten (G12.1) werden auf Grundlage der "Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen" (so genannte Synopse) die von der Fraport AG für maßgeb-

lich gehaltenen Begrenzungs- und Eckwerte für Lärmimmissionen in der Umgebung von Flughäfen heraus gearbeitet.

Die Gutachter empfehlen, nur die kritischen Toleranzwerte und präventive Richtwerte zu berechnen. Schwellenwerte seien hingegen zur Risikoabwägung nicht geeignet. Sie lösen keinen unmittelbaren aktuellen Handlungsbedarf aus.

Zentrales Schutzziel für die Tagzeit sei das Kriterium "Erhebliche Belästigung". Als kritischer Toleranzwert wird hier ein Wert von $L_{eq}(3) = 65 \text{ dB(A)}$ außen definiert, als präventiver Richtwert ein Wert von $L_{eq}(3) = 62 \text{ dB(A)}$ außen. Weder gegenwärtig noch im Planungsfall 2015 befindet sich laut lärmmedizinischem Gutachten im Bereich der 65 dB(A) -Isolinie betroffene Wohnbevölkerung. Dort, wo der präventive Richtwert, nicht jedoch der kritische Toleranzwert, überschritten wird, erhöht sich die Zahl der betroffenen Wohnbevölkerung.

Für die Nachtzeit ist im lärmmedizinischen Gutachten (G12) für das Schutzziel Schlaf ein kritischer Toleranzwert von $6 \times 75 \text{ dB(A)}$ L_{max} außen festgelegt worden. Der präventive Richtwert für das Schutzziel Schlaf wird nach den Kriterien $8 \times 71 \text{ dB(A)}$ L_{max} (22.00 bis 01.00 Uhr) und $5 \times 68 \text{ dB(A)}$ L_{max} (01.00 bis 06.00 Uhr), jeweils außen, definiert. Im Bereich der Kontur $6 \times 75 \text{ dB(A)}$ L_{max} wird nach dem Gutachten insgesamt eine Zunahme der Betroffenenzahlen erwartet. In einzelnen Gemeinden soll es auch Entlastungen geben. Im Bereich der Kontur des präventiven Richtwerts für das Schutzziel Schlaf von $8 \times 71 \text{ dB(A)}$ L_{max} (22.00 bis 01.00 Uhr) und $5 \times 68 \text{ dB(A)}$ L_{max} (01.00 bis 06.00 Uhr) wird - bei Entlastung einzelner Gemeinden - insgesamt eine Zunahme der betroffenen Wohnbevölkerung prognostiziert. Insbesondere in Darmstadt, Frankfurt am Main, Nauheim, Neu-Isenburg, Weiterstadt und Rüsselsheim wird es zu einer Zunahme der durch Lärm betroffenen Wohnbevölkerung kommen.⁹

Hinsichtlich der Bewältigung der vom Flugbetrieb ausgehenden Geräuschimmissionen werden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen als denkbar¹⁰ erachtet, von den Gutachtern jedoch nicht konkretisiert, geschweige denn auf ihre Wirksamkeit untersucht.

Nach Ansicht der Gutachter besteht keine generelle Reduzierung der planerischen Gestaltungsfreiheit zur Lösung des damit verbundenen Interessenskonfliktes auf eine Verpflichtung zum aktiven Lärmschutz (am Tage) im Sinne eines absoluten Vorrangs vor Schutzmaßnahmen zugunsten der Außenwohnbereiche.¹¹ Eine aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt sinnvolle Kontingentierung gerät damit von vornherein nicht in das Blickfeld der Gutachter.

Die Gutachter betonen, man habe in den vergangenen Jahren beim Verkehrsträger Luftverkehr sowohl auf rechtlicher als auch auf technischer Ebene bereits viel erreicht. Die tatsächliche Lärmbelastung der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt sei in nahezu jedem Betrachtungszeitraum weniger stark gestiegen als die Kapazität der Flughafen- Infrastruktur bzw. sogar rückläufig. Es wird hervorgehoben, der Zuwachs an Kapazität und wirtschaftlicher Entfaltung sei in den vergangenen Jahren – relativ gesehen – mit einer Entlastung der Bevölkerung von Fluglärm einher gegangen.¹²

Dieser Aussage tritt die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit Nachdruck entgegen. Die eigenen Lärmmessungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt belegen eine gegenläufige

⁹ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 71+72

¹⁰ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 72

¹¹ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 72

¹² Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 85

Entwicklung mit einer zunehmenden Belastung der Darmstädter Bevölkerung. Bei diesen Berechnungen wird auf NAT-Werte und nicht „schön“ gerechnete Leq-Werte abgestellt. Sie dokumentieren, dass von einem relativen Rückgang der Lärmbelastung keine Rede sein kann.

Soweit die Gutachter aus lärmmedizinischer Sicht Handlungsbedarf sehen, werden der Fraport AG keine konkreten Vorgaben gemacht. Ein Bewegungs- und Lärmkontingent als mögliche Schutzmaßnahme erwägen die Gutachter nicht einmal am Rande. Dies hält die Wissenschaftsstadt Darmstadt für unannehmbar. Eine derartige Kontingentierung muss dringend zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden. Seine Auswirkungen auf die Bevölkerung sind zu untersuchen. Dies gilt auch und insbesondere für das Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Schutzziel Tag¹³

Bezüglich der Belastung durch flugbetriebsbedingte Geräusche während des Tages stellen die lärmmedizinischen Sachverständigen im Gutachten G12 maßgeblich auf den Präventiven Richtwert für das Schutzziel „Vermeidung erheblicher Belästigung“ (Leq,16h außen = 62 dB(A)) ab. Nach Auffassung der Vorhabenträgerin soll deshalb für die Frage, ab wann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind, dieser Wert maßgeblich sein. Seine Überschreitung bedeute aber nicht zwingend, dass Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssten. Vielmehr beginne hier die Prüfung, ob lärmmindernde Maßnahmen erforderlich seien. Dabei bleibt aber offen, wer diese Prüfung wahrnehmen soll.

Der Präventive Richtwert Leq,16h außen = 62 dB(A) wird in einer Isokontur ausgedrückt. Innerhalb dieser wird vermutet, dass eine Anspruchsberechtigung besteht. Wohngebäude, die durch die Kontur „angeschnitten“ werden, sollen vollständig erfasst werden. Außerhalb der Kontur bestehe allerdings kein Anspruch auf baulichen Schallschutz. Die Bemessung des baulichen Schallschutzes soll dabei so erfolgen, dass nach einer Einzelfallbetrachtung in den Aufenthaltsräumen des betroffenen Wohngebäudes innen der Präventive Richtwert zur Vermeidung von Kommunikationsstörungen (Leq,16h innen = 40 dB(A)) erreicht wird. Hierbei wird davon ausgegangen, dass durch Stoßlüftung für eine ausreichende Belüftung der Wohnräume gesorgt werden kann. Die Bemessung der Maßnahmen erfolgt also anhand einer Betrachtung jedes einzelnen Wohngebäudes. Es soll nicht generalisierend ein bestimmtes Maß an Schallschutz angeboten werden, wenn der Präventive Richtwert zur "Vermeidung erheblicher Belästigungen (außen)" überschritten wird.

Schutzziel Nacht¹⁴

Im Hinblick auf die Belastung durch flugbetriebsbedingte Geräusche während der Nacht stellen die lärmmedizinischen Sachverständigen im Gutachten G12.2 auf Pegelhäufigkeitskriterien ab. Dabei wird die Nacht für den Präventiven Richtwert des Schutzziels "Schlaf" in zwei Zeitscheiben (22:00 Uhr bis 1:00 Uhr und 1:00 Uhr bis 6:00 Uhr) aufgeteilt. Nach Auffassung der lärmmedizinischen Sachverständigen ist diese Aufteilung der Nacht in zwei Zeitscheiben auch unter Berücksichtigung der Mediationsnacht zugrunde zu legen. Der Präventive Richtwert für den ersten Teil der Nacht lautet L_{max}, 22-1h innen = 8 x 56 dB(A). Für den zweiten Teil der Nacht beträgt er L_{max}, 1-6h innen = 5 x 53 dB(A). Nach Auffassung der Vorhabenträgerin soll für die Frage, wann baulicher Schallschutz vorzusehen ist, darauf abgestellt werden, ob zu dem jeweiligen Nachtzeitraum

¹³ Planteil A 2 Anlage 1 – Maßnahmenkonzept Seite 12

¹⁴ Planteil A 2 Anlage 1 – Maßnahmenkonzept Seite 13

diese Werte (sowie ergänzend in der Gesamtnacht der Kritische Toleranzwert von 6 x 60 dB(A)) innen eingehalten werden. Das Untersuchungsgebiet, innerhalb dessen die betroffenen Wohngebäude zu identifizieren sind, wird dabei auf Basis der Innenschutzziele ermittelt. Außerhalb der Kontur soll kein Anspruch auf baulichen Schallschutz bestehen. Für die Ausweisung der Kontur wird zur Nachtzeit von einem gekippten Fenster in den zu schützenden Schlafräumen ausgegangen. Die das Untersuchungsgebiet umfassende Kontur bildet sich aus der einhüllenden anhand der Pegelhäufigkeitskriterien zum Präventiven Richtwert und zum Kritischen Toleranzwert unter Berücksichtigung der geräuschmindernden Wirkung eines angekippten Fensters (Pegelminderung: 15 dB(A)¹) und somit als Außen-Kontur aus:

- L_{max} 22:00-06:00 h = 6 x (60+15) = 6 x 75 dB(A) (= Kritischer Toleranzwert)
- L_{max} 22:00-01:00 h = 8 x (56+15) = 8 x 71 dB(A) (= Präventiver Richtwert)
- L_{max} 01:00-06:00 h = 5 x (53+15) = 5 x 68 dB(A) (= Präventiver Richtwert).

Schulen¹⁵

Die Gutachter führen in ihrem Gutachten G 12.2, Kapitel 4.1, aus, dass in Schulen, in denen ohnehin nur Unterrichtsräume schutzbedürftig seien, eine Stoßlüftung in den Unterrichtspausen ausreichend sei und Fenster daher während des Unterrichts geschlossen bleiben können. An keiner Schule wird ein Handlungsbedarf festgestellt.

Kindertagesstätten

Bei Kindertagesstätten gilt das für diese Einrichtungsform genannte Schutzziel für Ganztageeinrichtungen und dort für Ruheräume. Hierbei wird nach den Ausführungen des Gutachtens G12.2, Kapitel 4.2, davon ausgegangen, dass Fenster in Ruheräumen während der mittäglichen Ruhephase geschlossen sind. Diese Annahme geht ersichtlich an der Realität vorbei.

Gewerbliche Einrichtungen¹⁶

Für rein gewerbliche Tätigkeiten wird im Gutachten G12.2 differenziert zwischen geistiger Tätigkeit einerseits und sonstiger Bürotätigkeit, Routinetätigkeit und mechanischen Arbeiten andererseits. Für geistige Tätigkeit empfehlen die lärmmedizinischen Sachverständigen die Einhaltung eines Leq außen von 70 dB(A) bei gekipptem Fenster bzw. Leq außen von 80 dB(A) bei geschlossenem Fenster. Die Gutachter halten es für zumutbar, die Fenster tagsüber während der Arbeitszeit geschlossen zu halten und Stoßlüftung vorzunehmen. Unter dieser Voraussetzung sind in keinem der betroffenen Gewerbegebiete bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

9.1. Einwendungen

Eine kritische Prüfung des vorgelegten Fluglärmschutzkonzeptes anhand des aktuellen lärmmedizinischen Kenntnisstandes, eigener Lärmmessungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und anhand von Erfahrungsberichten Betroffener ergibt, dass die vorliegen-

¹⁵ Planteil A 2 Anlage 1 – Maßnahmenkonzept Seite 14

¹⁶ Planteil A 2 Anlage 1 – Maßnahmenkonzept Seite 15

den Gutachten die effektive Belastung der Bevölkerung nicht entsprechend der Realität abbilden.

Entscheidungen und Bewertungen im Gutachten G-12.1 sind anhand der Ausführungen zum Schutzziel nicht nachzuvollziehen.

Schon die Einteilung in „Kritische Toleranzwerte“ und „Präventive Richtwerte“ ist nicht ausreichend plausibel. Hinsichtlich der Frage der Belästigung stellt das Schutzkonzept beim Präventiven Richtwert auf 25% stark Belästigte ab. Dies soll „internationalen Gepflogenheiten“ entsprechen, was jedoch weder belegt noch inhaltlich begründet wird.

Nach den Ergebnissen der internationalen LARES-Studie ist davon auszugehen, dass beim Erreichen des Kritischen Toleranzwertes ein zusätzlicher Anteil von 1,6 % der betroffenen erwachsenen Bevölkerung aufgrund der Fluglärmbelastung eine ärztliche Hypertoniebehandlung benötigt. Das sind hohe Gesundheitsrisiken, die nicht hingenommen werden können.

Insgesamt sind die Ausführungen zur Belästigung nicht kohärent und nachvollziehbar.

Zur Vermeidung von Schlafstörungen arbeitet das Schutzkonzept der Fraport AG hinsichtlich von Maximalpegeln mit einem NAT-Wert (Number above Threshold) als Präventivem Richtwert und einem oberen Begrenzungswert (Kritischer Toleranzwert), der nicht überschritten werden darf. Beide Richtwerte werden mit einem Cortisolmodell begründet, das jedoch viele Pegel-Häufigkeitspaare gleichen Risikos liefert. Eine Begründung für die Auswahl der beiden Richtwerte wird nicht gegeben. Ihre Abstufung widerspricht außerdem den im Kapitel „Schutzziel“ genannten „Einteilungskriterien“. Insgesamt sind die Ausführungen zum Schutz des Schlafes in erheblichem Maße inkonsistent. Darüber hinaus prüft das vorgelegte Modell nicht die Cortisolakkumulation im Laufe der Nacht, wie sie im Gutachten G-12.1 dargelegt wird. Völlig offen bleibt, wann ein Effekt gesundheitsrelevant ist oder nicht.

Mit dem Bewertungsmodell werden abgestufte Bewertungsgrenzen vorgeschlagen. Dem „Kritischen Toleranzwert“ wird eine Maxime zugeordnet, die einer Gefahrenabwehr entspricht. Hingegen soll der „Präventiven Richtwert“ Vorsorgegedanken verfolgen. Begründet wird diese hierarchische Struktur anhand des Gefährdungspotenzials, der wissenschaftlichen Evidenz und der Verbreitung. Es ist demzufolge zu erwarten, dass den „Kritischen Toleranzwerten“ jeweils ein höheres Gefährdungspotential und damit auch ein höheres Ausmaß der Betroffenheit zugeordnet werden kann.

Zur Begründung der Richtwerte wird von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng im Gutachten G-12.1 ausgeführt:

„Wichtig erscheint der prozentuale Anteil der Betroffenen, d. h. ein soziologischer Faktor spielt für die Definition der Erheblichkeit eine entscheidende Rolle. Laut übereinstimmenden Untersuchungsbefunden ist seit langem der Beginn der Belästigung bei Mittelungspegeln von 50 - 55 dB(A) anzusetzen. Es besteht auch sicherlich Einigkeit dahingehend, dass bei Belastungen über 55 dB(A) Belästigungen mit Sicherheit zu erwarten sind. Geringere Pegel als 55 dB(A) werden in der Regel nicht als laut bezeichnet“ (G-12.1, S. 113).

Diese Ausführungen werden als fehlerhaft angegriffen. Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist der Beginn einer lärmbedingten Belästigung nicht erst bei 50 – 55 dB(A) anzusetzen. Die Festlegung des Schwellenwertes für Belästigung auf einen Leq

von 50 bis 55 dB(A) hält einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand. Die von der Europäischen Union anerkannten Dosis-Wirkungskurven zur Belästigung [Miedema 2002] zeigen, dass die entscheidende Schwelle unter einem Ldn von 45 dB(A) liegt. Die international anerkannten Belästigungskurven aus der Metaanalyse von Miedema weisen für einen Ldn von 45 dB(A) 1,4% „stark“ Belästigte, 11% Belästigte und 28% „gering“ Belästigte und einen weiteren Anstieg dieser Anteile parallel zum Pegel aus.

Die Aussage der Gutachter, dass Belästigung mit Sicherheit bei einem Leq von 55 dB(A) zu erwarten ist, ist irreführend. Die Gutachter legen damit nahe, dass unterhalb von 55 dB(A) nicht mit Sicherheit von lärmbedingter Belästigung ausgegangen werden kann. Die 55 dB(A) werden von den Gutachtern nicht anhand von Belästigungsuntersuchungen belegt, sondern sind nach Ihrer Ansicht bereits dadurch gerechtfertigt, dass Pegel unterhalb von 55 dB(A) als nicht mehr „laut“ zu bezeichnen seien. Was aber als „laut“ empfunden wird, richtet sich nach der subjektiven Wahrnehmung und unterliegt demzufolge einer großen Schwankungsbreite. Ein äquivalenter Dauerschallpegel über einen Beurteilungszeitraum von 6 Monaten wird vom Betroffenen nicht wahrgenommen. Lediglich die vielen Einzelschallereignisse mit den unterschiedlichen Geräuschsituationen werden bewusst erlebt. Der Begriff „laut“ ist demzufolge nicht geeignet, den Beginn einer Belästigung zu definieren.

Erstaunlich ist auch, dass die Festlegung des „Kritischen Toleranzwertes“ auf ein Leq von 65 dB(A) mit dem Hinweis auf die große Variabilität der Untersuchungsergebnisse erfolgt, ohne dass diese dargestellt oder diskutiert wird. Durch welche Kriterien der Leq von 65 dB(A) letztendlich bestimmt wurde, wird nicht mitgeteilt. Diese Festlegung muss daher als willkürlich eingestuft werden.

Die Erheblichkeit der Belästigung wird von den Gutachtern präventiv bei 25% stark Belästigten festgelegt, obwohl sie – freilich ohne Angabe von Quellen - mitteilen, dass in der Literatur für eine erhebliche Belästigung Prozentsätze zwischen 1% und 40% genannt werden. Insbesondere wenn in der Fachliteratur so unterschiedliche Ansätze vertreten werden, ist eine inhaltliche Begründung für die Wahl des Prozentsatzes von 25% unumgänglich. Eine solche Begründung bleiben die Gutachter indes vollständig schuldig. Auch ihr Argument, dass der Ansatz von 25% stark Belästigter in der Vergangenheit mehrfach gewählt wurde, kann nicht überzeugen. Richtwerte, die in der Vergangenheit genutzt wurden, müssen heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen. Es wäre notwendig gewesen, die fachliche Begründung für einen Prozentsatz von 25% stark Belästigter dahingehend zu prüfen, ob sie dem heutigen wissenschaftlichen Kenntnisstand noch entspricht bzw. ob es aus heutiger Sicht einen überlegeneren Ansatz gibt.

Im Gutachten G-12.1 wird zum Schutz des Schlafes auf Modelle von Griefahn und Spreng zurückgegriffen, die hinsichtlich der Störung des Schlafes Pegel-Häufigkeitspaare liefern, die jeweils das gleiche Risiko repräsentieren. Die Ausgangsdaten bzw. das Modell von Griefahn sind weder plausibel noch nachvollziehbar.

Das Cortisolmodell von Spreng liefert für jeden Maximalpegel eine tolerable Anzahl von nächtlichen Überflügen. Es soll eine Akkumulation der nächtlichen Cortisolkonzentration über einen maximal zulässigen Wert vermieden werden. Dabei werden zwei Wertepaare aus der Kurve gleichen Risikos herausgegriffen und als Richtwerte definiert. Das Pegel-Häufigkeitspaar 13 x 53dB(A) wird zum Präventiver Richtwert ernannt und als NAT-Wert definiert, der bis zum Kritischen Toleranzwert (6 x 60dB(A)) übertroffen werden darf. Das Pegel-Häufigkeitspaar 6 x 60dB(A) wird als Kritischer Toleranzwert gewählt und darf in keinem Fall überschritten werden. Eine Begründung für diese Auswahl fehlt. Darüber hinaus liegt das Gesamtrisiko des Präventiven Richtwertes als NAT 13 x 53dB(A) um ein

vielfaches höher als das Gesamtrisiko des Kritischen Toleranzwertes (als nicht zu überschreitendes Pegel-Häufigkeitspaar). Es widerspricht damit den Klassifizierungsregeln, wonach eine Abstufung der Richtwerte anhand des Gefährdungspotenzials und der wissenschaftlichen Sicherheit der Erkenntnisse vorgenommen werden soll.

Völlig offen bleibt, über welchen quantitativen Ansatz die Richtwerte für die zweigeteilte Nacht ermittelt wurden.

Neben der erheblichen Missachtung der eigenen Vorgaben der Gutachter bei der Festlegung der Richtwerte (vgl. Absatz 4.1.1) ist zu vermerken, dass im Gutachten G-12.2 der „Kritische Toleranzwert“, der nach den Ausführungen im Gutachten G-12.1 in keinem Fall überschritten werden darf, als NAT-Wert interpretiert wird. „Für die gesamte Nacht wurde ein Kritischer Toleranzwert von $\text{NAT}(22-6\text{h}) = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ festgelegt“ (G12.2, S. 11). Eine solche Vorgehensweise ist nach Meinung der Wissenschaftsstadt Darmstadt methodisch nicht zulässig. Sie ist auch der Ansicht, dass die Einhaltung des Schutzzieles Gesundheit aus rechtlicher Sicht strikt und generell notwendig ist. Insoweit dürfen keine Ausnahmen und Vorbehalte gemacht werden.

Die Gutachter diskutieren im Übrigen sogar ihrerseits MPH-Werte, welche strikter sind als NAT-Werte, ohne allerdings die hieraus erforderlichen Konsequenzen zum Schutz der Gesundheit der Wohnbevölkerung zu ziehen. Nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt müssen bereits Präventive Richtwerte eingehalten werden, um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Diese sind als Aufwachkriterium und anhand des Cortisolwerts ermittelt worden (S.188, S. 173, S. 44 des Gutachtens).

Sämtliche Auswertungen und Gutachten zum Schallschutz während der Nachtzeit sind außerdem hinfällig und nicht verwertbar, da sie das beantragte Nachtflugverbot bzw. den Transfer des Nachtflugverkehrs in die Nachtrandzeiten 22.00 - 23.00 Uhr und 5.00 - 6.00 Uhr nicht abbilden und somit eine sachgerechte Beurteilung der Lärmsituation nicht zulassen. Die Belastungen der Betroffenen durch die antragsgemäß verkürzte Schlafzeit in der Nacht werden im Gutachten nicht dargestellt.

Die Lärmberechnungen müssen ferner auch aus folgenden Gründen als mangelhaft und nicht verwertbar bezeichnet werden:

- Die Flugzeuggruppeneinteilung AzB99 berücksichtigt nicht das Großflugzeug A380 (550t), welches in Frankfurt definitiv zum Einsatz kommen wird.
- Die Flugbewegungszahl in den Lärmberechnungen wird begrenzt auf 344.926 (6 Monate). Wie von uns an anderer Stelle ausführlich erläutert wird, ist eine Erhöhung dieser Zahl aber möglich und wahrscheinlich. In der Anhörung im Raumordnungsverfahren wurde von der Fraport AG selbst eine denkbare Flugbewegungszahl von 800.000 eingeräumt. Experten gehen von einer noch höheren Quantität aus. Deswegen muss schon jetzt im Planfeststellungsverfahren mit den maximal möglichen Flugbewegungszahlen (900.000) gerechnet werden. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Planfeststellungsbehörde die Flugbewegungszahlen im Rahmen einer Kontingentierung auf 657.000 Flugbewegungen deckelt.
- Die Berechnungen sind ungenau. Meteorologische Einflüsse werden nicht berücksichtigt (G 10.1, S. 21). Das Steigverhalten der Flugzeuge ist gerade im Sommer sehr unterschiedlich; die Außentemperatur hat wesentlichen Einfluss auf die Steigrate der Luftfahrzeuge, so dass sich weitaus höhere tatsächliche Lärmwerte als die von den Gutachtern ermittelten ergeben. Des Weiteren besteht der Verdacht, dass

die den Lärmisophonen zu Grunde liegenden Berechnungen nicht nach der 100/100-Regelung vollzogen worden sind, sondern hier die Realverteilung Eingang gefunden hat. Sollte sich dieser Verdacht bestätigen, muss eine Überarbeitung und Neuberechnung aller einschlägigen Gutachten sowie der Isophonen erfolgen.

- Die erforderliche Genauigkeit der Berechnungen im Bereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist nicht gegeben. Dies folgt aus dem oben erwähnten Vergleich mit den eigenen Messdaten der Stadt.
- In die Berechnungen fließen weder die Zeitbewertung slow/fast, Frequenzbewertung, Schalldynamik, noch die A-Bewertung (G 12.1, S. 174f) ein. Dies hat zur Folge, dass die Belastungssituation nicht adäquat berücksichtigt wird.

Im Ergebnis unterschätzen alle vorliegenden Fluglärmrechnungen den Lärm und berücksichtigen nicht die für den Lärmschutz notwendigen „Pufferwerte“.

Im Gutachten G 10.2, Bild 9 und G 10.3, Bild 2 wird der Verkehrslärm in den Wohngebieten zu hoch angesetzt. Darüber hinaus wird der Kranichsteiner Bahnhof fehlerhaft noch als Rangierbahnhof eingestuft.

Die Basis für die Darstellung der Auswirkungen des Fluglärms bildet das Gutachten G 12.1 und G 12.2., wobei

- die nächtliche überproportionale Reaktionsschwelle bei $L_{max} 53$ liegt,
- das Aufwachkriterium 6×60 auf einer theoretischen Weckschwelle basiert (S.41), obgleich Standardabweichungen von $\pm 7 = 53$ die Norm sind, gestützt durch das Cortisolmodell,
- der Schlafstadienwechsel als geringere Störung klassifiziert (S.106) und Tiefschlaf sowie Traumschlaf nur auf Aufwachwahrscheinlichkeiten charakterisiert werden (S.89); Tiefschlafphasen sollen angeblich nachgeholt werden können (S. 86),
- eine Begrenzung des Fluglärms durch MHP vorgeschlagen wird, jedoch immer in Verbindung mit einem Leq bzw. NAT- Werte in einer Übergangsphase (S.173).

Die von den Gutachtern entwickelten Kriterien für die Ausweisung von Schutzgebieten sind der Kritische Toleranzwert (Gesundheitsbeeinträchtigung) und der Präventive Richtwert (Gefährdung der Gesundheit). Diese Schutzgebietsausweisung lässt nicht auf die Belastung der Gebiete außerhalb der Isolinien schließen, weil Leq -Werte für die Nacht nur in Verbindung mit Maximalpegeln aufgeführt werden. Damit verschleiert man das Problem der Belastung knapp unter dem Maximalpegelkriterium. Da es sich bei der Berechnung aber um eine Durchschnittsnacht handelt, muss es zu nicht unerheblichen Überschreitungen kommen, die das Aufwach-Kriterium als häufiges Ereignis erfüllen. Entsprechend oft muss der PRW in Gebieten erreicht oder überschritten sein, die den Wert nicht durchschnittlich erreichen.

Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt sollten hingegen als Schutzziel Maximal- und Mittelungspegel als Entweder-Oder-Option in die Beurteilung eingestellt werden. Dies gilt um so mehr, als von den Gutachtern lediglich die Schwelle diskutiert wird, die zu erinnerbarem Aufwachen führt und sich „auf die subjektive Bewertung des Schlafs auswirkt“ (G12.1, S. 201). Demgegenüber wird die Störung der Schlafstadien und damit des erholsamen Schlafverlaufs, welche in der Medizin inzwischen als Bewertungskriterium anerkannt ist, nicht einbezogen.

Andere wichtige Bewertungskriterien werden zwar aufgezählt, fließen aber ebenfalls nicht in das Schutzkonzept mit ein (S. 100). Hierzu gehören z.B. kardiovaskuläre Reaktionen (S. 92), wobei hier die Auslöseschwelle nicht nur durch den Maximalpegel, sondern auch durch Emergenz bestimmt ist (7-15 dB(A) über dem Grundpegel). Weiter zählen hierzu vegetative Reaktionen. Diese sind nicht gewöhnungsfähig (S.92). Im Gutachten G11 werden darüber hinaus im Zusammenhang mit den Schutzmaßnahmen sachwidrig nur die nächtlichen Lärmbelastungen aufgeführt.

Zudem wird die Darstellung und Berechnung der Lärmsituation nachts im Planungsfall dem beantragten Flugbetrieb nicht gerecht. Wenn man von dem beantragten Nachtflugverbot ausgeht, ist die Aufteilung einer 8-stündigen Nachtzeit in ein sog. „Zweischeiben-Modell“ hinsichtlich der Aufwachkriterien wissenschaftlich unhaltbar.

Auf die lärmmedizinische Studie kann man sich zum Beweis hierauf nicht berufen (G12.2, S. 10). Im Gegenteil: Bei Fluglärmbelastungen in Abständen von 20-40 Min. wurde bei 83,5% der Probanden ein Anstieg der Herzrate festgestellt (G12.1, S. 32). Erhöhte Cortisolwerte bei Überschreiten einer bestimmten Anzahl in einer bestimmten Zeit und gleichzeitige Kompensation der Flugbewegungen in den verbleibenden Nachtstunden führen zu einem nicht unerheblichen Schlafentzug (G12.1, S. 10). Eine Reduktion der Gesamtschlafzeit wird aber als bedenklich eingestuft (G12.1, S. 174). Hierzu merken die Gutachter lediglich, aber entlarvend, an, „aus Wirkungssicht wäre ein allmählicher Abfall am Abend und ein entsprechender Wiederanstieg am Morgen vorzuziehen“ (G12.2, S. 10). Auch wird hier nicht von Nacht gesprochen, obwohl die Nachtrandstunden wesentlicher Bestandteil der Nacht sind. Auf die besondere Situation von besonders schutzbedürftigen Personen wie Kindern, die früher zu Bett gehen, wird überhaupt nicht eingegangen.

Die von Lärmmedizinern ermittelten und zusammengetragenen Werte orientieren sich an Schalleinwirkungen am Ohr des Schläfers. Für die Umrechnung für außen wird eine Schalldifferenz von 15 dB(A) angesetzt als Pegeldifferenz bei gekippten Fenstern. Hier wäre ein Toleranzwert von 3 dB(A) einzuführen. Da den Berechnungen jeweils Werte zu Grunde liegen, die eher zu niedrig als zu hoch liegen, ist von 12 dB(A) auszugehen.

Ein komplettes nächtliches Schließen der Fenster ist der Bevölkerung aus gesundheitlichen Gründen nicht zuzumuten. Dies stellt selbst bei einer sonstigen Entlüftungsmöglichkeit eine erhebliche Einschränkung der Wohnqualität dar.

Für die meisten Bewohner im Rhein-Main-Gebiet ist der Lärm durch den Flugverkehr täglich erlebbar, andere sind abhängig von der Windrichtung mehr oder weniger stark betroffen. Wegen der nichtlinearen Dosis-Wirkungs-Beziehung und Schwellenwert-Effekten kann sich eine Vervielfachung der Einflüsse ergeben.

Lärm am Tage führt zu

- **Konzentrations-Störungen:**

Besonders bei Schulkindern und "Kopfarbeitern" ist eine Umgebung wichtig, die ein ungestörtes Arbeiten ermöglicht. Plötzliche Unterbrechungen durch Fluglärm, gegen die man sich nicht schützen kann, können konzentrierte geistige Arbeit unmöglich machen.

- **Kommunikations-Unterbrechungen:**

In der Schule lassen die Lärmstörungen einen geordneten Unterricht oder ein angemessenes Lernen nicht zu.

So haben die Georg-August-Zinn-Schule aus Wixhausen und die in Arheilgen gelegenen Wilhelm-Busch-Schule, Erich-Kästner-Schule und Astrid-Lindgren-Schule sowie die Stadtteilschule Arheilgen mitgeteilt (siehe **Anlagenkonvolut 23**), dass

- der Fluglärm bereits heute erheblich ist,
- bei geöffneten Fenstern ein Unterrichtsgespräch nicht möglich ist,
- eine regelmäßige Belüftung der Unterrichtsräume auch während des Unterrichts notwendig ist (60m² Raumfläche und 25 – 28 Kinder),
- der Fluglärm die Bauakustik zusätzlich verschlechtert,
- Unterricht im Freien, z.B. Sportstunden, infolge der Fluglärmbelastung kaum möglich ist.

Am Arbeitsplatz können Kommunikationsunterbrechungen in ungünstigen Fällen schwerwiegende gesundheitliche und wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen.

- **Lern-Störungen:**

Klare Gedanken fassen, einen schwierigen Text verstehen, lernen generell wird bei lautem Umgebungslärm, insbesondere unter Berücksichtigung der Lärmkurve eines heranfliegenden Flugzeuges, unmöglich.

Wie sollen Kinder unter solchen Umständen vernünftig lernen können?

- **Stress durch Mangel an Ruhe:**

Auch bei vermeintlich leiseren Fluglärmereignissen reagiert der Körper gestresst. Bei einer 50%-igen Steigerung genügen bereits „leise“ Flugzeugereignisse, um Stress zu generieren.

Dies kann zu

- **Stressbedingter Aggressivität:**

führen. "Lärm" stammt vom Wort "Alarm" ab. In früheren Zeiten waren nur wenige laute Geräusche nicht mit Gefahr verbunden. Lärm erzeugt im Körper automatisch Alarmbereitschaft - Stresshormone werden ausgeschüttet. Ein Abbau der Stresshormone durch Fluchtbewegung ist jedoch beim allgegenwärtigen Fluglärm ausgeschlossen.

Lärm in der Nacht führt zu

- **Störungen des Schlafrhythmus:**

Das Hörzentrum ist auch im Schlaf hellwach und bereitet selbst bei „leisen Flugereignissen“ das Aufwachen vor. Auch wenn der Betroffene nicht sofort aufwacht, wird sein Schlaf unterbrochen.

Wenn ein solches Ereignis vereinzelt während der Nacht vorkommt, kann es möglicherweise durch den restlichen Nachtschlaf noch ausgeglichen werden, weil der Körper Gelegenheit erhält, wieder in den ausgeklügelten Rhythmus der verschiedenen Schlafphasen einzuschwingen. Kommen jedoch solche Störungen wiederholt vor, kann der Rhythmus des Schlafes erheblich tangiert werden.

- **Störungen im Hormonhaushalt:**

Kann jemand keinen ungestörten Schlaf finden, versucht sein Körper gegenzusteuern. Ein großer Teil dieser Steuerung erfolgt hormonell. Wird jemand über längere Zeit solchen Schlafstörungen ausgesetzt, kann sein Hormonhaushalt erheblich in Schieflage kommen. Dies kann wiederum zu gesteigerter Anfälligkeit für eine Vielzahl von Krankheiten bis hin zum früheren Ableben führen.

- **Verringerung der Schlaftiefe:**

Durch die Verringerung der Schlaftiefe kommt ein "ungesunder" Schlaf zustande. Neuere wissenschaftliche Forschungen deuten darauf hin, dass Störungen des Schlafrhythmus größeren Einfluss auf Wohlbefinden und Gesundheit haben als bisher angenommen.

- **Verkürzung der Schlafzeiten:**

Wenn der Schlaf immer wieder gestört wird, verkürzt sich die effektive Schlafzeit. Um Unausgeschlafenheit zu vermeiden, müsste die Ruhezeit also erhöht werden.

- **Leistungsschwächen wegen Schlafmangels bzw. Schlafstörungen:**

Wenn die Dauer und die Qualität des Nachtschlafes beeinträchtigt werden, ist nicht die normale Leistungsfähigkeit gegeben.

Lärm in den Tagesrandzeiten bedingt

- **Erhöhte Sensitivität in den Abendstunden:**

Neuere wissenschaftliche Studien belegen, dass bereits die letzten Stunden vor dem Zubettgehen einen großen Einfluss auf die nächtliche Erholung haben. Aus diesem Grunde ist es notwendig, nicht nur alle nächtlichen Störungen des Schlafes zu verhindern, sondern bereits in den Stunden davor die Belastungen zu vermeiden oder zumindest deutlich zu reduzieren.

- **Störung der Einschlafphase:**

Infolge Lärmstörungen in der sensiblen Einschlafphase kann sich der Einschlafzeitpunkt drastisch nach hinten verschieben, so dass die Betroffenen möglicherweise erst mit gravierender Verspätung zum Schlafen kommen. Nachtflugbeschränkungen müssen deswegen bereits vor der Einschlafphase beginnen.

- **Störung der Aufwach-Phase:**

Gegen Ende der Nacht wird der Schlaf "flacher" und darum störungsanfälliger. Alle Fluglärm-Ereignisse, die in diese Schlafphase fallen, belasten den Menschen besonders stark.

Neuere Lärmforschung

Mit steigender Zahl der Flugbewegungen breitet sich ein immer dichter werdender Lärmteppich über der Wissenschaftsstadt Darmstadt aus. Damit werden sämtliche derzeit vorhandenen Bemühungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt um den Aufbau eines Lärminderungsplan konterkariert. Der Grundlagenplan/Bestandsplan mit den Daten zum Verkehrslärm wird voraussichtlich im März 2005 fertiggestellt. Die weiteren Lärmquellen sollen bis Mai/Juni 2005 eingearbeitet sein. Auch die in der Vergangenheit schon zur Lärminderung durchgeführte Maßnahmen, z.B. an der B 3, der Gernsheimer Straße in Eberstadt-Süd/Mühltal, im Baugebiet A 24 und im neuen Baugebiet Kranichstein K 6 würden ad absurdum geführt.

Dauerlärm führt zu Konzentrationsstörungen, Schwächungen der Immunabwehr und Herz-Kreislaufkrankungen. Kinder sind durch Dauerlärm in ihrer Entwicklung messbar beeinträchtigt. Die Ausdehnung des Flugbetriebs bis in die Nacht zerstört auf Dauer den Lebens- und Ruheraum von Mensch und Tier.

Zunehmende Flugbewegungen wären bei einem Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht zu vermeiden. Der dadurch weiter verstärkte Fluglärm ist für die Darmstädter Bevölkerung nicht mehr tragbar. Es ist deshalb ein Nachtflugverbot zwischen 22.00 und 6.00 Uhr und ein verbindlicher Anti-Lärm-Pakt erforderlich.

Die Studie STRAIN des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums (DLR) nimmt für sich in Anspruch, die bisher größte und repräsentativste Forschungsarbeit über die Wirkung von nächtlichem Fluglärm auf den Schlaf zu sein. Sie kommt zu dem Ergebnis, die Wirkungen des Fluglärms auf den Schlaf seien geringer als bisher angenommen. Man spricht von einer statistisch nicht signifikanten Verkürzung der Schlafdauer um nur zwei Minuten. Außerdem behaupten die DLR-Wissenschaftler, eine exakte Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen nächtlichen Fluglärmereignissen und der Zahl der Aufwachreaktionen gefunden zu haben. Die Ergebnisse dieser Studie sind jedoch nicht repräsentativ und keineswegs auf die gesamte Bevölkerung übertragbar. So wurden die Teilnehmer der Studie nicht zufällig ausgewählt, sondern hatten sich freiwillig gemeldet. Wichtige Personengruppen waren von der Teilnahme ausgeschlossen, z.B. Herz-Kreislauf-Kranke oder Menschen mit Schlafstörungen. Auch die große Gruppe der Nacht- und Schichtarbeiter wurde nicht untersucht, obwohl gerade diese Menschen einen besonders schwierigen Schlafrhythmus haben.

In Ballungsgebieten wirkt heute nicht nur Straßenverkehrs-, sondern auch Fluglärm sowie Schienen-, Gewerbe- und Nachbarschaftslärm auf die Menschen ein, so dass diese nahezu rund um die Uhr beschallt werden. Lärminduzierte Gesundheitsstörungen sind daher ein viel diskutiertes Problem. Dabei verläuft diese Diskussion u.a. deswegen sehr kontrovers, weil die pathogene Wirkung von Lärm nicht so einfach zu beurteilen ist wie etwa bei einer Infektionskrankheit, bei der die Ursache-Wirkungs-Beziehungen zeitlich greifbar und durch den Erregerbefund nachweisbar sind. Die gesundheitsbeeinträchtigende Wirkung von Lärm ist hingegen, abgesehen von unmittelbaren Hörschäden, gewöhnlich ein langer, schwer überblickbarer Prozess, der von zahlreichen anderen "mit-

wirkenden Faktoren" beeinflusst werden kann. Das Ausmaß der gesundheitlichen Beeinträchtigung einer über Jahre einwirkenden Lärmbelastung im Wohnumfeld kann deswegen nur in langfristig angelegten epidemiologischen Studien abgeschätzt werden.

Der Forschungsverbund Lärm und Gesundheit am Berliner Zentrum Public Health überprüfte im Rahmen der so genannten LARES-Studie (Large Analysis and Review of European housing and health Status) die Auswirkungen von Lärm im Wohnumfeld auf die Gesundheit. Die Studie wurde im Zeitraum 2002 bis 2003 auf Vorschlag der European Housing and Health task force der WHO in acht europäischen Städten durchgeführt (Angers, Bonn, Bratislava, Budapest, Ferreira, Forlì, Genf, Vilnius). Sie erfolgte auf der Basis von umfangreichen standardisierten Befragungen (Wohnbedingungen und Gesundheitsstatus) und Wohnungsinspektionen. Ziel der Studie war es, Aussagen über den Zusammenhang zwischen Wohnen und Gesundheit treffen zu können. Hierfür wurde der statistische Zusammenhang zwischen lärmbedingter Belästigung, lärmbedingten Schlafstörungen und ärztlich diagnostizierten Erkrankungen untersucht. Als Hauptquellen für nächtliche Belästigungen werden in dieser Studie Straßenverkehrslärm und Nachbarschaftslärm genannt. Die Ergebnisse der LARES-Studie zeigen, dass Lärm im Wohnumfeld ein Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist. Dieses Risiko besteht unabhängig von den einbezogenen Einflussgrößen. In der Gruppe der Erwachsenen (18 - 59 Jahre) war bei lärmbedingten Schlafstörungen das Risiko für Allergien um 46 Prozent, für Herz-Kreislauf-Symptome um 45 Prozent, für Bluthochdruck um 49 Prozent und für Migräne um 56 Prozent signifikant erhöht.

Bei der statistischen Analyse wurde die ärztliche Behandlung in den letzten zwölf Monaten, z.B. hinsichtlich der lärmbedingten Schlafstörungen, ausgewertet. Da Erkrankungen nicht nur durch lärmbedingte Schlafstörungen, sondern auch von vielen weiteren Einflüssen verursacht werden können, wurden diese Einflussgrößen als 16 Kontrollvariablen bei der Auswertung ebenfalls berücksichtigt. Zu ihnen gehören übliche Einflüsse wie "Alter", "Geschlecht", "Alkoholkonsum", "sportliche Aktivität", "Body-Mass-Index" und "Sozioökonomischer Index". Ergänzt wurden diese "klassischen" Variablen durch sechs weitere Wohn- und Wohnumfeldfaktoren, welche auch einen Einfluss auf Erkrankungen haben können. Es erfolgte eine umfassende statistische Kontrolle der Lärmeffekte hinsichtlich Wohn- und Wohnumfeldfaktoren wie Wohnungstemperatur im Winter, Luftqualität, Tageslicht und Feuchtigkeit in der Wohnung (Schimmel), Grünflächen im Wohnumfeld und Zufriedenheit mit diesem.

Die Ergebnisse zeigen, dass die nächtliche Lärmbelastung hinsichtlich der Gesundheit einen relevanten Einfluss darstellt. Dies deckt sich mit der Einschätzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt und spricht gegen die Ergebnisse der Studie STRAIN.

Übereinstimmend hierzu heißt es in den Studien des Umweltbundesamtes (WaBoLu-Heft 01/03 und 02/04): "Insbesondere dem nächtlichen Lärm wird immer noch nicht die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet, um gesundheitliche Gefährdungen zu vermeiden".

Eine neue Studie des Umweltbundesamtes (UBA) belegt einen Zusammenhang zwischen Straßenverkehrslärm und Herzinfarkt. Sie kommt zu dem Ergebnis, das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, steige bei Männern um etwa 30 Prozent, falls sie längere Zeit in Gebieten mit hohem Verkehrslärm wohnen, deren mittlerer Schallpegel im Außenbereich am Tag über 65 dB(A) liegt.

Dies bestätigt frühere Erkenntnisse. Vor zehn Jahren führte das UBA auf der Grundlage der Berliner Lärmkarte eine Herzinfarktstudie durch. Sie lieferte weitgehend identische,

gemessen an der statistischen Signifikanz jedoch nicht so klare, Ergebnisse wie die aktuelle Studie. In dem Forschungsprojekt wurden mögliche Risikofaktoren für den Herzinfarkt untersucht und zwar speziell der Straßenverkehrslärm sowie der Arbeitslärm. An der Studie nahmen insgesamt 4.115 Patienten aus 32 Berliner Kliniken teil. Sie wurden von Forscherinnen und Forschern des Instituts für Sozialmedizin, Epidemiologie und Gesundheitsökonomie der Charité, Universitätsmedizin Berlin, interviewt. Die Patienten füllten jeweils einen Fragebogen zu Lärm-Störungen in ihrem Wohnumfeld aus und beschrieben Lage und Beschaffenheit ihrer Wohnung. Dabei wurden auch andere bekannte Risikofaktoren für den Herzinfarkt - wie Diabetes, Herzinfarkte in der Familie, Rauchgewohnheiten oder soziale Schicht – erfasst.

Das UBA bestimmte mit Hilfe der Lärmkarte der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Straßenverkehrslärmpegel außen vor den Wohnungen der Untersuchungsteilnehmer. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BauA) analysierte auf der Grundlage der Fragebogenangaben die Lärmbelastungen am Arbeitsplatz.

Bei Männern, die an stark befahrenen Hauptstraßen wohnten, zeigte sich ein Anstieg des Herzinfarkttrisikos gegenüber denjenigen, die in vergleichsweise ruhigen Nebenstraßen wohnten. Bei Frauen korrespondierte die Belästigung durch nächtlichen Fluglärm mit einem Anstieg des Herzinfarkttrisikos.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass lärmindernde Maßnahmen aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes dringend erforderlich sind.

9.2. Forderungen

- 9.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, der Ausbauvariante Süd gegenüber den Ausbauvarianten Nordwest und Nordost den Vorzug zu geben.
- 9.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert ein Nachtflugverbot zwischen 22.00 und 6.00 Uhr und einen verbindlichen Anti-Lärm-Pakt.
- 9.2.3.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt die verbindliche Festsetzung eines Bewegungskontingentes von jährlich 657.000 Flugbewegungen unter Berücksichtigung weiterer städtischer Forderungen zur Routenbelegung. Dies muss mit der Festlegung eines Lärmkontingentes, basierend auf den MPH-Werten des Schutzgutachtens, verbunden werden.
- 9.2.4.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Vorlage eines neuen Lärm-Bewertungs-Gutachtens. Dieses muss das beantragte Nachtflugverbot bzw. den Transfer des Nachtflugverkehrs in die Nachtrandzeiten 22.00 - 23.00 Uhr und 5.00 - 6.00 Uhr berücksichtigen und die Belastungen der Betroffenen durch die antragsgemäß verkürzte Schlafzeit einstellen.
- 9.2.5.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Lärmberechnungen und die sich daraus generierenden Bewertungen und Abschätzungen wegen der eingangs dargelegten umfangreichen Kritik als mangelhaft und nicht verwertbar zu verwerfen.

- 9.2.6.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt die Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Schließen der Fenster im Sommer aus gesundheitlichen Gründen der Bevölkerung nicht zuzumuten ist und eine Schalldämmung auch mit Lüftung eine erhebliche Einschränkung der Wohnqualität darstellt.

Für die besonders schutzwürdigen (im Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kap. 19 Nachweispunkte für besonders schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen in der Tabelle Seite 9 gelisteten) städtischen Einrichtungen bleibt die Forderung von Schadensersatz vorbehalten. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt beantragt, der Fraport AG aufzugeben, für diese Anlagen passive Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren.

10. Risiken Ticona, GSI und Merck, Seveso II-Richtlinie

Nach Auffassung der Fraport AG kann eine indizielle (Risiko-) Wirkung aus Vorschriften über die Hindernisfreiheit abgeleitet werden, die letztlich zur Vermeidung von Unfallrisiken dienen. Die Bewertung von externen Risiken habe daher im Rahmen der allgemeinen rechtlichen Anforderungen zu erfolgen, die für die Abwägungsentscheidung der Behörde im Zusammenhang mit der Planfeststellung der Anlage gelten. Die Planfeststellungsbehörde habe deshalb grundsätzlich eine Entscheidung darüber zu treffen, ob die ermittelten und in den Fachgutachten im Einzelnen dargestellten externen Risiken für die Betroffenen zumutbar sind.

10.1. Einwendungen

Der Betrieb eines Flughafens bedingt Risiken für das Leben und die Gesundheit der in seiner Umgebung lebenden und arbeitenden Menschen. Diese sind abhängig von der Zahl der Flugbewegungen und der Lage der Flugrouten. Es ist festzustellen, dass die Risiken durch einen Ausbau steigen und es daher statistisch zusätzliche Tote, Verletzte und Kranke geben wird. Das Risiko infolge von Flugzeugabstürzen wird sich proportional zu den Flugbewegungen erhöhen. Die genauen Zahlen sind in einem Gutachten erschöpfend darzustellen. Dies ist bislang nicht geschehen und demzufolge nachzuholen.

Für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde kommt es darauf an, ob die prognostizierten und den Anwohnern und Nutzern im Umfeld auferlegten Risiken grundsätzlich noch tolerabel oder von einem Gewicht sind, das einer gerechten Abwägung nicht mehr zugänglich ist. Vor dem Hintergrund der grundrechtlich begründeten Schutzpflicht des Staates gegenüber seinen Bürgern kann die Planfeststellungsbehörde nicht jedes Risiko als zumutbar einstufen, wenn dem nur entsprechend wichtige Belange, die für das Vorhaben sprechen, gegenüberstehen. Denkbar sind vielmehr auch Fälle, in denen die verursachten Risiken ein solches Gewicht annehmen können, dass sie den Anwohnern generell nicht mehr zugemutet werden und damit nicht mehr Ergebnis einer gerechten planerischen Abwägung sein können. Wenn diese Schwelle überschritten wird, dürfte zugleich auch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung vorliegen bzw. die Eignung des Geländes im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG nicht mehr gegeben sein.

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Dem Bau und dem Betrieb einer Nord-West-Landebahn steht das in der Anflugschneise gelegene Chemiewerk Ticona entgegen. Das Störfallrisiko, die Störfallhäufigkeit in Verbindung mit dem zu erwartenden Schaden, bedingt durch einen Flugzeugabsturz stellt

ein nicht hinnehmbares Sicherheitsrisiko dar, welches nicht hinreichend berücksichtigt worden ist. Es wird auf das Ergebnis der Beratungen der Arbeitsgruppe „Flughafenausbau Frankfurt/Main“, Stand 30.01.2004 (Ergebnisse der Arbeitsgruppe), Bezug genommen, welches sich die Stadt Darmstadt zu eigen macht.

Das Sicherheitsrisiko ergibt sich aus folgenden Umständen:

Die geplante Landebahn verläuft lediglich ca. 700 m von dem Ticona-Gelände entfernt, auf welchem unter anderem mit folgenden störfallrelevanten Chemikalien gearbeitet wird: Methanol, Formaldehyd, Bortrifluorid, Dioxalan, Mehyial und Triethylamin. Des Weiteren befindet sich auf dem Ticona-Gelände eine Ethylenverdichterstation. Der Flugverkehr würde bei Landungen aus Westen auf weniger als 100 m an den Standort Ticona heranrücken. Der Vorbeiflug bzw. der Überflug über das Werksgelände erfolgte in einem Abstand zwischen 60 -100 m. Fast der gesamte Produktionsbereich liegt in dem geplanten Anflugsektor.

Die Eintrittshäufigkeit eines Störfalls beträgt nach den Ergebnissen der Arbeitsgruppe ca. 1/25.000 pro Jahr. Die Arbeitsgruppe stützt diese Annahme auf das Gutachten des TÜV Pfalz, weil dieser als einziger Gutachter seiner Berechnung angemessene Einwirkungsflächen zugrunde legte. Der TÜV Pfalz errechnet eine Absturzhäufigkeit von 1 x in 34.500 Jahren bis 1 x in 20.800 Jahren. Hinzu kommt jedoch laut den Ergebnissen der Arbeitsgruppe noch ein in Bezug auf die Situation Ticona/Nord-West-Landebahn vergrößerter Unsicherheitsbereich bei Ermittlung der Absturzhäufigkeit. Es wirken sich folgende Faktoren Gefahr erhöhend aus: Die Ticona-Gebäude stellen ein Hindernis bei dem Landeanflug aus Westen dar. Dies kann zu Irritationen der Piloten führen. Fehlanflüge, Notlandungen sowie ein Überrollen der Landebahn bei einer Landung aus Richtung Osten, die bei anderen Flughäfen wegen hindernisfreier Gestaltung der Flächen und Anfluggrundlinien ohne Personenschäden ausgehen könnten, bewirken im Fall Ticona ein dem Absturz vergleichbares Störfallrisiko. Es ist ein erhöhter Anteil an Präzisionsflügen als bei anderen Flughäfen zu erwarten.

Im Störfall ist, soweit die Anlagen, in denen sich das stoffliche Gefährdungspotential befindet, betroffen sind, mit der vollständigen Zerstörung der Produktionsstätten der Ticona zu rechnen – insoweit wird auf das Gutachten des RWTÜV und des TÜV Pfalz verwiesen bzw. auf die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Bezug genommen - so dass eine Gefahr für alle sich dort aufhaltenden Menschen entsteht. Es sind im Störfall ausweislich der Ergebnisse der Arbeitsgemeinschaft mehr als 100 Tote auf dem Gelände der Ticona allein aufgrund von Hitzeeinwirkung zu erwarten, wobei ein Absturz auf das Verwaltungsgebäude sowie die Auswirkungen von toxischen Gasen nicht mitberücksichtigt wurden. Dies folgt daraus, dass sich tagsüber ca. 1.000 Personen auf dem Betriebsgelände aufhalten, wovon ca. 400 Personen in der Produktion beschäftigt sind. Während der Nachtschicht und am Wochenende halten sich ca. 60-70 Mitarbeiter im Produktionsbereich auf.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt schließt sich der von der Arbeitsgruppe aufgrund eines Vergleichs mit Grenzwerten anderer Staaten für das Störfallrisiko getroffenen Bewertung an, dass bei zu erwartenden Todeszahlen von über 100 Toten eine Störfallhäufigkeit von ca. einmal in 25.000 Jahren nicht akzeptabel ist. Nach dem Bewertungssystem der Schweiz und der Niederlande für das Störfallrisiko bezüglich des Gruppenrisikos gilt bei 10 betroffenen Personen ein Grenzwert von 1/100.000 Störfallhäufigkeit pro Jahr und bei mehr als 100 betroffenen Personen ein Grenzwert von 1/10.000.000 Störfallhäufigkeit pro Jahr.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen eines Flugzeugabsturzes auf das Ticona-Gelände nicht auf das Betriebsgelände beschränkt wären, sondern darüber hinaus ein erheblicher Bereich außerhalb des Betriebsgeländes potenziell betroffen wäre, und damit das Sicherheitsrisiko erhöht wird.

So hätte der zu erwartende Austritt von Bortrifluorid, der als die gefährlichste Auswirkung eingestuft wird, einen Auswirkungsradius von 2,2 km. Es ist aber auch ein durch Kerosin ausgelöster Brand des Lagergebäudes P 205 mit der Folge einer schwerwiegenden Gesundheitsgefahr bis zu einer Entfernung von ca. 1,4 km zu berücksichtigen. Gleiche Auswirkungen hätte die Verdampfungsrate von Formaldehyd. Daher besteht ein Risiko gerade auch für die Bundesautobahnen 3 und 67, die Bundesstraße 43 und verschiedene Strecken der Deutschen Bahn. Es wird insoweit auf das Gutachten des RWTÜV und des TÜV Pfalz bzw. auf die Ergebnisse der Arbeitsgemeinschaft verwiesen.

Ebenso wie der Standort Ticona stellen das Chemiewerk der Fa. Merck KGaA in der Frankfurter Straße in Darmstadt sowie die Anlage der Gesellschaft für Schwerionenforschung (GSI) in Darmstadt-Wixhausen nicht hinnehmbare Sicherheitsrisiken dar, mit welchen der geplante Ausbau nicht zu vereinbaren ist. Diese Sicherheitsrisiken sind vollkommen unberücksichtigt geblieben. Es handelt sich um einen eklatanten Fehler bei der Risikobetrachtung der Nord-West-Landebahn.

Die Gesellschaft für Schwerionenforschung plant derzeit in unmittelbarer Nähe der Flugroute Funkfeuer Bad König den Ausbau des Ringbeschleunigers. Bei einem Unfall käme es zu einer Freisetzung von Radioaktivität, die bei entsprechenden Windverhältnissen gravierende Auswirkungen auf die Wohngebiete Arheilgen, Kranichstein, Wixhausen und Erzhausen hätte. Außerdem wäre das FFH-Gebiet Mörsbacher Grund betroffen. Dies gilt wegen des bereits heute bei der GSI bestehenden Risikopotenzials im Übrigen auch für den Fall, dass es wider Erwarten nicht zum Ausbau des Ringbeschleunigers kommen sollte.

Ein Flugzeugabsturz über dem Hochregallager der Fa. Merck KGaA mit seinem umfangreichen und teils hochgiftigen Chemikalienbestand hätte für die Bürger der Wissenschaftsstadt Darmstadt ebenfalls unannehmbare Folgen.

Hinsichtlich der Seveso II-Richtlinie sind folgende Einwendungen zu den Ausführungen im Planteil B 1.2, Kapitel 5, zu machen:

Der Erläuterungsbericht umfasst lediglich die Fragestellungen im Zusammenhang mit Ticona und dem DEA-Tanklager. Auf Seite 94 wird die Einzelfallbetrachtung nur auf die Belange Eigentümer, Betreiber und Nutzer der Störfallanlagen abgearbeitet. Nicht in den Blick genommen werden der ebenfalls tangierte Bannwald und die betroffenen Naturschutzgebiete. Dabei wird verkannt, dass nach dem Schutzziel der Richtlinie auch das Erfordernis eines angemessenen Abstandes zwischen Störfallanlage und zu schützenden Gebieten untersucht werden muss. Hierzu zählen auch FFH-Gebiete und Naturschutzgebiete. Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt sind daher ergänzende Untersuchungen zur Seveso II-Richtlinie erforderlich, welche die besondere Wertigkeit der schützenswerten Gebiete beachten.

Auf Seite 95 wird zu § 50 BImSchG in Absatz 5 ausgeführt, dass Artikel 12 der Seveso II-Richtlinie auch Verkehrseinrichtungen umfasst. Weiterhin wird dargelegt, dass diese Vorschrift durch die Änderung des § 50 BImSchG nicht in innerstaatliches Recht umgesetzt worden ist. Dies ist zwar richtig. Im Sinne des Anwendungsvorranges des Gemeinschaftsrechts sind dazu aber ebenfalls Ausführungen erforderlich. Die Verfasser des

Erläuterungsberichts verweisen hier auf die Erwägungen in Kapitel 4 zur Zumutbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit den Abstandserfordernissen. Dies ist sicherlich ein gangbarer Weg. Andererseits genügt es nicht, wenn lediglich die Immissionsschutzanlagen im Sinne der Störfallordnung betrachtet werden. Wie bereits ausgeführt, ist vielmehr die nähere Umgebung mit dem vorhandenen Bannwald und den FFH-Gebieten ebenfalls zu untersuchen.

Unklar sind die Ausführungen zu der Gefährdung im Bereich des Ticona-Werksgeländes unter Ziff. 5.3.1. Es wird offenbar nicht berücksichtigt, dass die Seveso II-Richtlinie auch für die Personen im Werk selbst gilt. Im Falle eines Worstcase wären folglich weitaus mehr Todesopfer zu beklagen als der TÜV Hessen in seiner Untersuchung aus dem Jahre 2004 darlegt.

Eine Planfeststellung, die mit den Geboten und Zielen des Artikels 12 Satz 1 der Seveso II-Richtlinie nicht in Einklang steht, ist wegen Verstoßes gegen europäisches Recht nicht gesetzwidrig.

Im Vergleich der Planunterlagen A03A1-1 bis A03A1-3 wird deutlich, dass das Einzelfallrisiko bei der Variante Süd deutlich geringer ausfällt als bei den Varianten Nord-West und Nord-Ost. Selbst die Variante Nord-Ost ist besser zu beurteilen als die Variante Nord-West. Nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt sollten die Sicherheitsaspekte das maßgebliche Kriterium für die Variantenauswahl sein. Die Festlegung der Vorhabenträgerin auf die Landebahn-Nordwest ist daher zu beanstanden.

10.2. Forderungen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert:

- 10.2.1.** Eine konsequente Anwendung der Seveso II-Richtlinie.
- 10.2.2.** Die Berücksichtigung des Störfallbetriebes GSI mit Lagerung radioaktiver Stoffe und Neubewertung aller Sicherheitsgutachten. Es muss darüber hinaus sicher gestellt werden, dass Flugzeuge das Betriebsgelände der GSI nicht überfliegen.
- 10.2.3.** Die Berücksichtigung des Störfallbetriebes Merck KGaA mit Lagerung teils hochgiftiger Chemikalien. Es muss außerdem im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden, dass Flugzeuge nicht das Betriebsgelände der Firma Merck KGaA überfliegen.
- 10.2.4.** Die Definierung der „Sicherheit“ als ausschlaggebendes K.O.- Kriterium mit dem Ergebnis, dass sowohl die Süd- als auch die Nord-Ost-Variante die sicherheitsverträglichsten Varianten darstellen. Die Nord-West-Variante darf aus Sicherheitsgründen nicht planfestgestellt werden.
- 10.2.5.** Dem Votum der Störfallkommission muss gefolgt werden; die Stellungnahme der Vorhabenträgerin zum Votum der Störfallkommission ist als irrelevant zurückzuweisen.

11. Schadstoffe

Einwendungen

Auch wenn das Gutachten zur Humantoxikologie G 14 sowie die Gutachten zu den Luftschadstoffen G 13.1 bis G 13.4 auf den ersten Blick keine Betroffenheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und ihrer Bürger vermuten lassen, so sind doch latente Einflüsse auf die Bevölkerung der Rhein-Main-Region und damit auch der Stadt Darmstadt, nicht von der Hand zu weisen.

Die Verdoppelung des Flugverkehrs wird diesen Effekt noch wesentlich verschlimmern. Wegen der nichtlinearen Dosis-Wirkungs-Beziehung und Schwellenwert-Effekten kann sich eine Vervielfachung der negativen gesundheitlichen Einflüsse ergeben.

Die Emissionen des Flugverkehrs haben einen immer größer werdenden Anteil an der Schadstoffbelastung der Region. Atemwegserkrankungen, Allergien und fortschreitendes Waldsterben sind die Folge am Boden. Unter der Erde verseuchen Enteisungsmittel, Kerosin und Reinigungschemikalien das Grundwasser. Die klimatischen und sonstigen Auswirkungen von Abgasen und Kondensstreifen in 10 km Höhe sind zudem noch unzureichend erforscht.

Bemerkungen zu **Zusatzstoffen im Kerosin:**

Aus diversen Gründen werden dem Flugkerosin verschiedene Additive zugefügt. Bei vielen dieser Zusätze ist ihre Wirkung auf Lebewesen zumindest umstritten. Einzelnen Stoffen werden stark krebserregende Eigenschaften nachgesagt. Dem Argument, dass Kerosinablässe nur in unabwendbaren Fällen über unbewohntem Gebiet erfolgen, wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt kritisch begegnet. Hierzu bedarf es weiterer Untersuchungen.

Bemerkungen zu **Verbrennungs-"Produkten":**

Bereits aus dem Straßenverkehr ist bekannt, dass verschiedene schädliche Stoffe aus dem Auspuff emittieren. Bei den Flugzeugen werden die schädlichen Stoffe noch breiterflächiger verteilt und erreichen damit verstärkt auch ansonsten von Schadstoffen weitgehend verschonte Wohn- und Erholungsgebiete.

Bemerkungen zu **Feinstäuben:**

Über lange Zeit unbeachtet blieben die "Feinstäube", also jene winzigen Partikelchen, die sogar durch alle Filter diffundieren. Mittlerweile wird jedoch immer deutlicher, dass diese Feinstäube ganz besonders krebserregend sind. Sie werden aufgrund ihrer minimalen Größe nicht in den oberen Luftwegen abgefangen, sondern können trotz aller Selbstabwehrkräfte des Körpers die Lunge erreichen und dort erheblichen gesundheitlichen Schaden anrichten.

Neben z.B. Reifenabrieb und Dieselmotoren sind besonders die Emissionen von Flugzeugturbinen Quelle dieser Feinstäube.

Wechselwirkungen:

Mögen einzelne Substanzen schon für sich unerwünschte Wirkungen haben, so kann eine Kombination von Schadstoffen die jeweiligen Schädlichkeiten noch zu Lasten von Mensch, Natur und Umwelt multiplizieren.

Schwellenwerte:

Manche Schadstoffe können in geringen Dosierungen anscheinend noch von den betroffenen Menschen verkraftet werden. Das Immunsystem wird damit noch fertig, doch die "Belastbarkeiten" sind individuell sehr unterschiedlich. Auch spielt die Anzahl von Belastungen eine Rolle. Wird ein Mensch durch verschiedene Stoffe schon bis jeweils nahe an die Grenzen beansprucht, kann bereits das Hinzukommen einer "kleinen" weiteren Belastung oder die geringe Erhöhung einer bestehenden Belastung zum gesundheitlichen Zusammenbruch führen. Des Weiteren müssen die Langzeiteffekte beachtet werden.

12. Vorhabenrechtfertigung

Laut Vorhabenträgerin besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse an der Gewährleistung eines funktionsfähigen Luftverkehrs. Dieses Interesse sei im Mediationsbericht, dem Flughafenkonzept der Bundesregierung, dem LEP 2000 und der landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 nochmals bestätigt worden. Es sei somit auch in der Bewertung zu berücksichtigen.¹⁷

12.1. Einwendungen

Aufgrund jüngster Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs existieren derzeit weder ein gültiger Landesentwicklungsplan (LEP) noch ein Regionalplan (ROP), welche die Ausbaunotwendigkeit am Standort Frankfurt begründen. Die landesplanerische Beurteilung des Regierungspräsidiums muss ebenfalls als gegenstandslos angesehen werden, weil sie ihre zustimmenden Aussagen ausschließlich auf die zwischenzeitlich nicht mehr existenten Pläne LEP und ROP begründet. Damit fehlen planungsrechtliche Grundlagen, welche das Vorhaben der Fraport AG rechtfertigen könnten.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt legt Wert auf die Feststellung, dass der Ausbauwunsch der Fraport AG nicht in erster Linie am Gemeinwohl orientiert, sondern vorwiegend betriebswirtschaftlich motiviert ist. Das von den Kommunen vertretene öffentliche Interesse der Daseinsvorsorge, der Sicherung und Erhaltung natürlicher Lebensbedingungen, der Gefahrenabwehr sowie der Planungshoheit wird seitens der Vorhabenträgerin heruntergespielt.

Im Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kap 1 zu Verkehrsleistungen und Beschäftigung werden Ist-Situation 2000, Prognosenullfall 2015 und Planungsfall 2015 wie folgt gegenüber gestellt:

¹⁷ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 79

	Ist 2000	Nullfall 2015	Planungsfall 2015
Passagieraufkommen Jahresaufkommen gesamt	49,4	58,2	82,3
Fracht- und Postaufkommen Frachtaufkommen gesamt	2158	3950	4085
Flugbewegungen Gesamt	459000	499000	657000
Beschäftigte direkt Beschäftigte	62555	76587	94691

daraus ergeben sich:

Passagiere pro Flugbewegung	107,625272	116,633267	125,2663623
Frachtaufkommen pro Flugbewegung	4,70152505	7,91583166	6,217656012
direkt Beschäftigte pro Flugbewegung	0,1362854	0,15348096	0,144126332
Abfertigung Flüge pro Beschäftigtem	7,33754296	6,51546607	6,938357394

Diese Auswertung ist auch unter Würdigung der Erklärungsversuche der Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar.

Wenn der Flughafen bereits heute am Limit arbeitet, müsste theoretisch bei „Verschärfung“ der Situation in Bezug auf den Nullfall 2015 der Anteil der abgefertigten Flüge pro Beschäftigten steigen, es sei denn hier sind Rationalisierungserfolge eingerechnet, was wiederum die Auswertung Planungsfall 2015 in Frage stellt.

Es werden verträgliche Alternativen und intelligente Verbundlösungen zum Flughafen-ausbau benötigt. Die Einbeziehung von Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr in bestehende Verkehrskonzepte ist unbedingt notwendig. Dies bedeutet eine konsequente Verteilung des Fracht- und Charterverkehrs auf andere Airports und eine Abwicklung des innerdeutschen Verkehrs über die Schiene. Auch Kooperationen mit anderen europäischen Drehkreuzen sind denkbar.

Dazu zählen die folgenden Möglichkeiten:

- die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene;
- die Entwicklung von bestehenden Flugplätzen in der Region mit Ergänzungscharakter für den Flughafen Frankfurt;
- der Neubau eines Flughafens Frankfurt 2 am Rande oder außerhalb der Rhein-Main-Region nach Vorbild von London und Paris;
- die Verlagerung von Verkehren im Rahmen von Kooperationen oder Verbundsystemen;
- das Hubsplitting mit anderen Flughäfen;
- die eigenständige Entwicklung eines bereits bestehenden internationalen Verkehrsflughafens zu einem weiteren Hub-Flughafen in Deutschland;
- die Entwicklung eines europäischen Verbundkonzepts.

Insbesondere das Hubsplitting mit Hahn oder Erbenheim (Teilung der Drehkreuzfunktion) und die Verlagerung von Verkehren in Verbindung mit der Optimierung des bestehenden Flughafens erscheinen als realistische Alternative mit geringem Eingriffs- und Belastungspotenzial für Mensch und Umwelt.

Ziel des Ausbauvorhabens soll „die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse durch Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten“ sein. Die Behauptung, der Flughafen Frankfurt befinde sich im Wettbewerb mit anderen internationalen Flughäfen, zu denen der Ver-

kehr bei einem Verzicht auf den Ausbau abwandern werde, belegt hingegen, dass es keine verkehrliche Notwendigkeit für den Ausbau gibt. Letztlich hebt alles allein darauf ab, den Luftverkehrsgesellschaften (LVG) die Hub-Funktionalität zu gewährleisten und auszubauen, so dass diese ihre Leistungen und Gewinne optimieren können. Dies ist nicht als öffentliches Interesse, sondern als rein betriebswirtschaftliches Ziel der LVG (und der Fraport AG) einzuordnen.

Die volkswirtschaftlichen Belastungen und Folgekosten mit Lärm, Verkehr, etc sollen hingegen die Nahbereichsregion und damit auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt tragen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hält eine Simulationsrechnung zur Verifizierung der von Fraport AG eingestellten Belegungszahlen für die Flugrouten für notwendig und sei es nur zur Bestätigung, dass die in den Unterlagen angegebenen Flugrouten auch tatsächlich realisierbar sind.

Es bestehen ferner Zweifel, dass

- Bedarf und Nachfrage methodisch fehlerfrei ermittelt worden sind;
- die demografische Entwicklung korrekt eingestuft worden ist;
- im Vergleich der Kapazitäten korrekte realistische Flugzeugmixe angesetzt worden sind mit dem Ergebnis, dass die Passagierzahlen in den einzelnen Varianten- und Ausbauszenarien zu hoch eingeschätzt wurden;
- der Airbus A 380 in allen Prognoseberechnungen beachtet wurde;
- Konkurrenzflughäfen wie München, Stuttgart, Berlin ausreichend gewürdigt worden sind;
- das Ausgabeverhalten der Bevölkerung (unter Berücksichtigung des demografischen Wandels) für Verkehr und Kommunikation korrekt eingeschätzt worden ist;
- das Konsumverhalten richtig eingeschätzt worden ist;
- das Verlagerungspotenzial auf das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn korrekt eingeschätzt worden ist, insbesondere wenn man die Streichung des ICE-Ausbaus Frankfurt – Mannheim berücksichtigt.

12.2. Forderungen

- 12.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt ein unabhängiges Gutachten, dass untersucht, ob die vorgenannten Zweifel begründet sind.
- 12.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt, die externen negativen Kosten zu quantifizieren und diese zu Lasten der Fraport AG zu internalisieren.
- 12.2.3.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine Simulationsrechnung zur Verifizierung der von der Fraport AG eingestellten Belegungszahlen für die Flugrouten zur Bestätigung, dass die in den Unterlagen angegebenen Flugrouten auch tatsächlich realisierbar sind.

13. Auswahlverfahren für die beantragte Bahn

Die Fraport AG führt zur Frage der Erweiterung des Start- und Landebahnsystems in der Antragsbegründung¹⁸ aus, für die Erfüllung des Planungsziels bedarfsgerechter Ausbau des Flughafens am Standort sei die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten maßgeblich. Hierbei sei es notwendig, das bestehende Start-/Landebahnsystem wegen des durch die heutige Bahnkonfiguration bedingten Engpasses bei Landungen um eine weitere Bahn zu erweitern, um vor allem zusätzliche Landekapazitäten zu schaffen. Die konsequente Erfüllung des Planungsziels im Hinblick auf die Erhaltung und Stärkung der Hub-Funktion schließe damit auch Varianten aus, die andere Flughäfen oder andere Standorte betreffen. Hieraus folge die Notwendigkeit der Errichtung einer neuen Bahn am Standort Frankfurt Main. Dort sei die Landebahn Nordwest am besten geeignet.

Bereits in dem 2002 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren wurden nach der Untersuchung einer ganzen Reihe von denkbaren Alternativen drei Bahnvarianten am Standort Frankfurt Main einer näheren Prüfung unterzogen. Dabei ergab sich nach Ansicht der Raumordnungsbehörde ein eindeutiger Vorzug für die Variante Landebahn Nordwest. Mit der landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 hat das Regierungspräsidium Darmstadt bei Berücksichtigung gewisser Maßgaben die grundsätzliche Vereinbarkeit der Landebahn Nordwest mit den Erfordernissen der Raumordnung festgestellt.

Zum Thema Konfigurationsanalyse ist in diesem Kontext Folgendes anzumerken:

Für die Konfigurationsanalyse¹⁹ wurden auf der Basis der folgenden Fluglärm-Konturen die Betroffenheiten ermittelt (siehe Anlagen 4 und 5 zu A3, G1, G10.1 Teil A sowie G12):

- Die Isolinien, auf denen der auf die 16 Tagesstunden von 6.00 bis 22.00 Uhr bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq}(3)_{Tag}$ die Werte 59, 62, 65 und 70 dB annimmt.
- Die Kontur, die das Gebiet umschließt, in dem pro Durchschnittstag in der Zeit zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 99 dB mindestens 19 mal erreicht oder überschritten wird (Kontur NAT Tag bzw. $L_{max} 19 \times 99$ dB(A)).
- Die Kontur, die das Gebiet umschließt, in dem pro Durchschnittstag in der Zeit zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 90 dB mindestens 25 mal erreicht oder überschritten wird (Kontur NAT Tag bzw. $L_{max} 25 \times 90$ dB(A)).
- Die Kontur, die das Gebiet umschließt, in dem pro Durchschnittsnacht in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 75 dB mindestens 6 mal erreicht oder überschritten wird (Kontur NAT Nacht(22-6h) bzw. $L_{max} 6 \times 75$ dB(A)).
- Die Kontur, die das Gebiet umschließt, in dem pro Durchschnittsnacht in der Zeit zwischen 22.00 und 1.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 71 dB mindestens 8 mal erreicht oder überschritten wird (Kontur NAT Nacht(22-1h) bzw. $L_{max} 8 \times 71$ dB(A)).

¹⁸ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 37

¹⁹ Planteil A 3 Konfigurationsanalyse Seite 141

- Die Kontur, die das Gebiet umschließt, in dem pro Durchschnittsnacht in der Zeit zwischen 1.00 und 6.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 68 dB mindestens 5 mal erreicht oder überschritten wird (Kontur NAT Nacht(1-6h) bzw. Lmax 5x68 dB(A)).

Im Summary der DFS Ausführungen²⁰ wird als Ziel der Simulation die Untersuchung der Ausbau-Varianten Nordwest, Nordost und Süd für die Betriebsrichtungen West und Ost hinsichtlich der Verspätungssituation am Flughafen Frankfurt/Main benannt. Die Simulation ergab bei den Abflugverzögerungen Werte von unter vier Minuten für die Nordostbahn. Die Verzögerungswerte der Nordwestvariante bei Betriebsrichtung 25 sind geringfügig oberhalb der geforderten 04:00 Minutenmarke. Lediglich bei der Südvariante zeigen die Verzögerungen Werte um die 06:00 Minuten in beide Betriebsrichtungen.

13.1. Einwendungen

Es ist nicht ausreichend dargelegt, warum nur drei Vorhabensalternativen und keine weiteren aus den vorab untersuchten für den Ausbau geeignet sind.

Die Auswahl wird wie folgt beschrieben:

Im Band A 3 werden nochmals die zur Auswahl der Landebahn Nordwest führenden Gründe detailliert dargestellt. Dabei wurden in einer ersten Stufe die in Betracht kommenden Varianten anhand der vom Planungsziel abgeleiteten Bedarfskriterien Hubfähigkeit, Kapazität und Realisierbarkeit untersucht. Varianten, die diese Bedarfskriterien nicht hinreichend erfüllen, wurden ausgeschlossen.²¹

Im Raumordnungsverfahren (ROV) wurden zwar die Ausbauvarianten in ihrer Bewertung dargestellt. Es fand jedoch keine eigene Gewichtung jeder Variante statt, sondern alle unter 120 Flugbewegungen liegenden Varianten wurden verkehrsplanerisch abgeschnitten. Diese ingenieurtechnisch geprägte Vorgehensweise erfüllt nicht die Anforderungen an eine ordnungsgemäße planerische Abwägung.

Derselbe Fehler wird jetzt von der Vorhabenträgerin bei ihrem Antrag auf Planfeststellung wiederholt.

Die „landesplanerische Beurteilung“ des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 10. Juni 2002 kommt zu folgendem Ergebnis:

1. Die Vereinbarkeit der Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost mit den Erfordernissen der Raumordnung kann hergestellt werden, wenn Planänderungsverfahren zu einer Änderung der unter Ziffer 2 genannten Ziele führen. Der Ausbau erfordert ferner die Aufhebung der Bannwaldeigenschaft für die betroffenen Waldabteilungen.
2. Folgende Ziele des Regionalplans Südhessen 2000 (RPS 2000) bedürfen der Änderung:
Im Bereich der geplanten Landebahn (Variante Nordwest und Variante Nordost) sowie der variantenunabhängigen Flugbetriebsfläche Süd die Festlegungen

²⁰ Planteil A 3 Anlage 3_Flugbetriebliche Untersuchung TAAM 61

²¹ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 37

- a) Regionaler Grünzug (Abschnitt 3.1-2),
- b) Bereich für Grundwassersicherung (Abschnitt 4.1-5 i. V. m. 4.1-7) und
- c) Waldbereich, Bestand (Abschnitt 10.2-14);

darüber hinaus

- d) der Siedlungsbeschränkungsbereich (Abschnitt 5.2-2) und
- e) die Siedlungsbereiche Zuwachs, die innerhalb eines neu festzulegenden Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen (Abschnitt 2.4.1-3 i. V. m. 5.2-2);

außerdem im Bereich der Landebahn Nordwest

- f) die Festlegung Industrie- und Gewerbebereich, Bestand im Süden von Kels-
terbach (Abschnitt 2.4.2-4 RPS 2000).
3. Die Variante Süd kann auch nach einer Änderung der unter Ziffer 2 genannten Ziele nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden.
 4. Die Herstellung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung für die Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost setzt außerdem die Beachtung der unter Ziffer II aufgeführten Maßgaben voraus.
 5. Ein Vergleich der verbleibenden Varianten ergibt, dass vorrangig die Variante Nordwest mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden kann.

Das Regierungspräsidium hat ferner folgende Maßgaben für die Varianten Nordwest und Nordost festgelegt:

1. Für die im unmittelbaren Flughafenbereich erforderlichen Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz (Problembereiche 1-7 gemäß Verfahrensunterlagen) sollen möglichst im zeitlichen Zusammenhang mit den luftrechtlichen Verfahren die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um eine mit dem Vorhaben zeitlich parallele Realisierung zu erreichen. Zur Gewährleistung der verkehrlichen Erschließung ist das Vorhaben bezüglich der internen und der straßenseitigen Anbindung zu optimieren.
2. Die übrigen von der Vorhabenträgerin für den Planungsfall als Bestand vorausgesetzten Vorhaben der Schienen- und Straßeninfrastruktur sollen zumindest im Flughafennahbereich spätestens bis zur vollständigen Inbetriebnahme des Vorhabens realisiert sein. Soweit noch landesplanerische Abstimmungen erforderlich sind, sind diese – möglichst im Rahmen nachfolgender Planänderungsverfahren – durchzuführen.
3. Um die erforderliche Qualität der ÖPNV-Bedienung im Ausbaufall zu gewährleisten, ist anzustreben, dass die vorgeschlagenen kapazitätserhöhenden betrieblichen Maßnahmen von den zuständigen Verkehrsträgern realisiert werden können

und die Regionaltangente Frankfurt-West bis zur vollständigen Fertigstellung des Vorhabens in Betrieb ist.

4. Die durch das Vorhaben unterbrochenen Verkehrsbeziehungen (Schiene und Straße) sind spätestens mit der Fertigstellung des Vorhabens wiederherzustellen.
5. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung minimiert wird. Hierbei sind außer der Wohnbevölkerung auch besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppen, die Beschäftigten sowie Frei- und Erholungsräume zu berücksichtigen. Dem Schutz der Nachtruhe ist besonderes Gewicht beizumessen. Darüber hinaus sind alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes in die Überlegungen einzubeziehen; hierzu gehören u. a. das „kontinuierliche Sinkflugverfahren (continuous descent approach)“, eine Lärmkontingentierung und eine Beschränkung der Flugbewegungszahl sowie die sonstigen im „Anti-Lärm-Pakt“ der Mediation enthaltenen Maßnahmen.
6. Die Belastungen durch Luftschadstoffimmissionen im Umfeld des Flughafens sind so weit wie möglich zu minimieren. Darüber hinaus sollen geeignete Maßnahmen zur Reduktion der von flughafenbezogenen Quellen ausgehenden Schadstoffemissionen – insbesondere von Klimagasen und Ozon-Vorläufersubstanzen – getroffen werden.
7. Etwaige Beeinträchtigungen durch Überflüge in niedrigen Höhen (unter 250 m bei Wohngebieten und unter 60 m bei Gewerbegebieten) sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Hierbei ist den Auswirkungen auf die Bewohner und Beschäftigten Rechnung zu tragen.
8. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Waldökosysteme durch Randschäden, Zerschneidungs- und Verinselungseffekte sowie Waldumbaumaßnahmen und mögliche Beeinträchtigungen der Rastvögel auf der Kiesgrube Klaraberg-Willersinn (Mönchwaldsee) durch Überflug, Verlärmung und Lichteffekte sind so gering wie möglich zu halten.
9. Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu minimieren. Besonderes Gewicht ist wegen der Bedeutung des Planungsgebietes für die Fauna auf Artenschutzmaßnahmen während der Bauzeit zu legen.
10. Die forst- und naturschutzrechtliche Kompensation ist möglichst flughafennah zu realisieren. Dabei sollten die Schwerpunkte neben der Neuanlage von Wäldern in großen Komplexen auf Maßnahmen gelegt werden, die in den den Flughafen umgebenden Waldbeständen die Lebensraumfunktion für die Fauna alter Wälder verbessern. Zur Erhaltung und Verbesserung der Erholungsfunktion sind die Regionalparkrouten neu zu ordnen und die Strukturvielfalt in geringerwertigen Landschaftsräumen innerhalb des Regionalparks Rhein-Main zu erhöhen. Bei der Planung der Kompensation sind insbesondere die kommunale Landschaftsplanung und die örtliche Agrarstruktur zu berücksichtigen.
11. Die Inanspruchnahme von Bereichen für die Landwirtschaft gemäß RPS 2000 für forstrechtliche Kompensationsmaßnahmen ist möglichst zu vermeiden. Die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen in Rheinland-Pfalz ist mit den dort zuständigen Stellen abzustimmen.

12. Die Böden selbst sowie ihre zahlreichen Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere Regelungs-, Produktions- und Lebensraumfunktionen, sind nachhaltig zu sichern. Versiegelung, Abtrag und Zerstörung von Böden sollen vermieden oder auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Kultur- und naturgeschichtlich bedeutende Böden sind zu schützen. Weitgehend natürliche Böden und extensive landwirtschaftliche Bodennutzungen sollen erhalten und gesichert werden. Soweit Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen in das Vorhaben einbezogen werden, sind Sanierungskonzepte zu erstellen.
13. Es ist sicherzustellen, dass die vorhandenen Einrichtungen der Trinkwassergewinnung im Frankfurter Stadtwald sowie der Firma Infraseriv GmbH & Co. Höchst KG (Infraseriv Höchst) jederzeit zugänglich bleiben.
14. Durch technische Vorsorgemaßnahmen ist sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeinträge unterbleibt. Grundwasserabsenkungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
15. Bei den bau- und betriebsbedingten Entwässerungsmaßnahmen sind zusätzliche Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern zu vermeiden. Insbesondere ist sicherzustellen, dass das Gewässersystem Hengstbach/Gundbach/Schwarzbach einschließlich der Retentionsräume und Überschwemmungsgebiete bis hin zum Pumpwerk Ginsheim durch die Entwässerung der variantenunabhängigen Flächen, durch ortsnahe Versickerung des Oberflächenwassers sowie durch zusätzliche Einleitung in den Gundbach nicht beeinträchtigt wird.
16. Die Flugsicherheit ist – insbesondere im Hinblick auf die auf dem Ticona-Gelände betriebenen Anlagen und eine mögliche Erhöhung des Vogelschlagrisikos – zu gewährleisten.

An speziellen Maßgaben für die Nordwestvariante wurde Folgendes festgelegt:

1. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Sicherheit der westlich der geplanten Landebahn gelegenen Anlagen der Firmen Ticona und Infraseriv Höchst sind näher zu untersuchen. Die Untersuchungen sollten unter Mitwirkung eines nach § 29 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bekannt gegebenen Sachverständigen erfolgen. Diese Untersuchung soll insbesondere Auskunft darüber geben, ob zur Einhaltung der Anforderungen an die Anlagensicherheit Maßnahmen an den genannten Anlagen erforderlich und durchführbar sind und ob die Anlagen an den bisherigen Standorten weiterhin betrieben werden können. Die sich daraus ergebenden Konflikte sind im Planfeststellungsverfahren zu bewältigen. Eines erneuten Raumordnungsverfahrens bedarf es aufgrund der geforderten Untersuchung nicht.
2. Es ist darauf hinzuwirken, dass eine den Standortbedingungen entsprechende gewerbliche Nutzung des ehemaligen Caltex-Geländes erfolgen kann.
3. Bei den im Zuge des Rückbaus der Elektrofreileitungen notwendigen Verkabelungen sind die Kabel in vorhandenen Straßen oder Wegen zu verlegen. Bei Verkabelungen im Wald sind die Kabel möglichst in vorhandenen oder in im Zusammenhang mit der Errichtung der Landebahn neu zu schaffenden Waldschneisen oder aber mit einer Mindestüberdeckung von 1,5 m zu verlegen.

Entgegen den ausdrücklichen Vorgaben des Regierungspräsidiums Darmstadt erfüllt die Planung der Fraport AG nicht die Anforderungen an den notwendigen Schutz der Nachtruhe. Ferner wurden nicht alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes in die Überlegungen einbezogen²². Hierzu gehören nach Auffassung des RP Darmstadt das „kontinuierliche Sinkflugverfahren (continuous descent approach)“, eine Lärmkontingentierung und eine Beschränkung der Flugbewegungszahl sowie die sonstigen im „Anti-Lärm-Pakt“ der Mediation enthaltenen Maßnahmen.

In diesem Zusammenhang heißt es auf Seite 197 des Mediationsberichtes

Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung, dessen Bestandteile vor allem sind:

- *Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen;*
- *Wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren und die schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern;*
- *Anreize zur Einhaltung der „minimum noise routes“ durch die Piloten und zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung lärmarmen An- und Abflugverfahren;*
- *Programm zum künftigen passiven Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft und durch eine entsprechende Erhöhung der Landegebühren finanziert wird. Die Mediationsgruppe hält einen Betrag von 5 DM pro Passagier für möglich, so dass eine Gesamtsumme von mindestens 1 Milliarde DM allein in den ersten 10 Jahren zur Verfügung stünde;*
- *Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bürger;*
- *Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring- Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgern zur Verfügung stellt;*
- *Eine Selbstverpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln.*

Die Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren lassen nicht erkennen, dass ernsthaft die Umsetzung einer Kontingentierung verfolgt wird, geschweige denn die Ausbauplanung eine Minimierung der unumgänglichen Lärmbelastung anstrebt. Fraport verweist hierzu lediglich auf das Lärmmedizinische Gutachten G12 sowie das beantragte Nachtflugverbot.²³

Unter Verweis auf die momentane Diskussion im Regionalen Dialogforum (**vgl. Anlage 24**) muss festgehalten werden, dass die Einführung eines zu fordernden Lärm- und Bewegungskontingentes im Dialog mit der Fraport AG Probleme bereitet.

²² Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 43

²³ Antragsteil A 2 Antragsbeschreibung Seite 43

Die lärmmedizinischen Gutachten und Isophonenberechnungen führen im Endergebnis auch zu keinerlei Konsequenzen im Flugbetrieb, wie etwa die Einrichtung eines verbindlichen Bewegungs- und Lärmkontingentes. Dies wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt ausdrücklich gerügt.

Die berechtigten Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Lärmentlastung (vgl. Anlage 25), auf die wir Bezug nehmen, sind bislang vollständig ignoriert worden.

Zusammenfassend stellen sich die Ergebnisse der Konfigurationsanalyse²⁴ wie folgt dar:

6.1.7 Zusammenstellung der Ergebnisse

Tab. 6-4: Ergebnisse der Beurteilung der Sicherheit in der 2. Stufe der Konfigurationsanalyse

Kriterium	Bewertungseinheit	Landebahn Nordwest	Landebahn Nordost	Start- und Landebahn Süd
Wohnbevölkerung im Bereich $>10^{-6}$ /Jahr	Anzahl Personen	4.115	10.008	5.152
Arbeitsbevölkerung im Bereich $>10^{-6}$ /Jahr	Anzahl Personen	28.589 davon 448 $>10^{-5}$	11.480	12.578
Erwartungswert Gruppenrisiko Gesamt gemäß Methode von [KHP, 2004]	Erwartungswert pro Jahr	0,0431	0,0430	0,0412
Absturzwahrscheinlichkeit auf Störfallbetrieb DEA Tanklager	Risikowert pro Jahr	$9,0 \times 10^{-6}$	$8,8 \times 10^{-7}$	$1,5 \times 10^{-6}$
Absturzwahrscheinlichkeit auf Ethylenverdichter bei Ticona Kelsterbach	Risikowert pro Jahr	$1,3 \times 10^{-5}$	$7,6 \times 10^{-7}$	$3,8 \times 10^{-7}$
Absturzwahrscheinlichkeit auf BF ₃ -Tanks/ Methanoltanks Ticona Kelsterbach	Risikowert pro Jahr	$2,5 \times 10^{-5}$	$2,0 \times 10^{-5}$	$2,2 \times 10^{-5}$

Fazit²⁵

Bei der Alternative Landebahn Nordwest ergeben sich bei den Einzelrisikowerten für die Wohnbevölkerung die wenigsten Betroffenen. Die Alternative Start- und Landebahn **Süd** nimmt hier wie auch bei allen anderen Betrachtungen stets den **mittleren Rang** ein.

²⁴ Planteil A 3 Konfigurationsanalyse Seite 129

²⁵ Planteil A 3 Konfigurationsanalyse Seite 130

Die Anzahl der betroffenen Personen der Wohnbevölkerung ist bei der Alternative Landebahn Nordost mit Abstand am größten. Es sind ca. doppelt so viele Personen betroffen wie bei den beiden anderen Alternativen.

Dagegen ist die Alternative Landebahn **Nordwest** im Hinblick auf die **Arbeitsbevölkerung** die **ungünstigste**, während die Alternative Landebahn Nordost am günstigsten abschneidet. Bei der Interpretation der Betroffenenheitszahlen für die Wohn- bzw. Arbeitsbevölkerung in Tab. 6-4 ist zu berücksichtigen, dass diese ungewichtet in die Tabelle Eingang gefunden haben. Die Verweildauer eines Arbeitnehmers am Arbeitsplatz ist jedoch deutlich geringer als der durchschnittliche Aufenthalt eines Menschen an seinem Wohnort.

In Bezug auf den Erwartungswert zum Gruppenrisiko für Beschäftigte und Einwohner, der für die Beurteilung der Varianten eine zentrale Bedeutung einnimmt, können die drei Alternativen als gleichwertig angesehen werden.

Im Hinblick auf die möglichen Folgen eines Störfalls ist festzuhalten, dass bezüglich der BF3-Tanks/Methanoltanks alle Alternativen gleichwertige Absturzwahrscheinlichkeiten aufweisen. Damit kann festgestellt werden, dass dieser Aspekt für die Gewichtung der Alternativen keine Bedeutung hat. Bei der **Störfallanlage** DEA Tanklager schneidet die Alternative **Nordwest** am **ungünstigsten** ab, während die Alternativen **Süd** und Nordost gleichwertig **günstigere** Werte aufweisen.

Beim **Ethylenverdichter** schneidet die Alternative **Nordwest** am **ungünstigsten** ab. Aus Sicherheitsaspekten ist somit der Südvariante eindeutig der Vorzug einzuräumen.

Im Rahmen der 2. Stufe der Konfigurationsanalyse schließen die Bewertungen der drei ausgesuchten Varianten mit folgenden Ergebnissen ab:

	Bestes Ergebnis	Mittleres Ergebnis	Schlechtes Ergebnis
Sicherheit	NW	S	NO
Flächeninanspruchnahme	NW	NO	S
UVS Mensch	NW	S	NO
UVS Wohnbevölkerung Tag	NW	S	NO
UVS Wohnbevölkerung Nacht	NW	S	NO
§ 15d-Biotop	S/NW	NO	
Trinkwasserschutzgebiete	S/NW	NO	
Wasser	NW	S	NO

Die Südvariante mit durchweg mittleren Ergebnissen sollte in die nähere Betrachtung aufgenommen werden, um der besonderen Bedeutung der Oberzentren Darmstadt, Frankfurt und Offenbach Rechnung zu tragen.

Im Rahmen eines DLR-Gutachtens²⁶ ist die Fluglärmbelastung der Umgebung für alle drei untersuchten Varianten ermittelt worden.

²⁶ Antragsteil A 3 – Konfigurationsanalyse_Anlage 4_DLR

Im Ergebnis stellt sich die Betroffenheit Darmstadts wie folgt dar:

	NO	Süd	NW
Leq Tag 70 dB			
Leq Tag 65 dB			
Leq Tag 62 dB			
Leq Tag 59 dB	X		X
Leq Tag 57 dB	X		X
NAT Tag 19x99 dB			
NAT Tag 25x99 dB			
NAT Tag 6x75 dB	X		X
NAT Tag 8x71 dB	X		X
NAT Tag 5x68 dB			

Damit ist der Nachweis erbracht, dass für das Oberzentrum Darmstadt die NO-Variante gegenüber der Süd-Variante die schlechtere Variante darstellt.

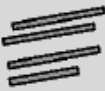
13.2. Forderungen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt weist darauf hin, dass nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwGE 69, 256, 273) alle ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen auch ernsthaft in Betracht gezogen und erwogen werden müssen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert daher zumindest die Einbeziehung folgender Auswahlvarianten in die Abwägung:

- 13.2.1.** Variante 12 – zwei neue Start- und Landebahnen im Süden des Flughafens unter Schließung der Startbahn 18 (ATLANTA-Modell). FAA prognostiziert unter Zugrundelegung des heutigen Flottenmixes für beide Betriebsrichtungen eine Kapazität von 150 Bewegungen pro Stunde. Für den zukünftigen Flottenmix sind es bei beiden Betriebsrichtungen 140 Bewegungen pro Stunde. Damit ist weit mehr Kapazität bei dieser Variante gegeben, als nach dem Bedarfsnachweis erforderlich ist.²⁷ Die Variante 12 erfüllt das Kapazitätskriterium deutlich.

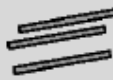
²⁷ Planteil A 3 Konfigurationsanalyse Seite 58-60

Tab. 3-18: Kapazitätsbewertung für Variante 12 nach FAA

Skizze:		Betriebsrichtung 07 (Ost) [Bewegungen/ Stunde]	Betriebsrichtung 25 (West) [Bewegungen/ Stunde]	Kapazität Wichtung (Ost/West 30/70) [Bewegungen/ Stunde]
	Kapazität für den heutigen Flottenmix: (26 % Heavy, 73 % Medium, 1 % Light)	150	150	150
	Kapazität für den zukünftigen Flottenmix: (37 % Heavy, 62 % Medium, 1 % Light)	140	140	140

13.2.2. Variante 13 – Eine neue Start- und Landebahn in 1.525 m Abstand zur heutigen Südbahn unter Schließung der Startbahn 18. Die FAA prognostiziert unter Zugrundelegung des heutigen Flottenmixes 119 Bewegungen pro Stunde für Betriebsrichtung 07 und 115 Bewegungen pro Stunde für Betriebsrichtung 25. Für den künftigen Flottenmix betragen die Kapazitätswerte 110 bzw. 108 Bewegungen pro Stunde. Die Variante liegt knapp unter dem geforderten Kriterium für die Kapazität und ist in die Betrachtungen einzubeziehen.

Tab. 3-19: Kapazitätsbewertung für Variante 13 nach FAA

Skizze:		Betriebsrichtung 07 (Ost) [Bewegungen/ Stunde]	Betriebsrichtung 25 (West) [Bewegungen/ Stunde]	Kapazität Wichtung (Ost/West 30/70) [Bewegungen/ Stunde]
	Kapazität für den heutigen Flottenmix: (26 % Heavy, 73 % Medium, 1 % Light)	119	115	116
	Kapazität für den zukünftigen Flottenmix: (37 % Heavy, 62 % Medium, 1 % Light)	110	108	109

13.2.3. Die Variante 3 – Neue südliche Start- und Landebahn²⁸ in 1.925m Abstand zur heutigen Südbahn


Ausgehend von einer im Mediationsverfahren ursprünglich vorgestellten Südbahnvariante mit 1.525 m Achsabstand zur bestehenden Südbahn, welche das Kapazitätskriterium bei weitem nicht erfüllte, hat die FAA **im Nachgang** zur Mediation für Variante 3 die praktische Kapazität zusätzlich

²⁸ Planteil A 3 Konfigurationsanalyse Seite 50

mit gleicher Untersuchungsmethodik und Untersuchungstiefe, jedoch mit vergrößertem Achsabstand der neuen Start- und Landebahn Süd und mit einer veränderten Verkehrsbelegung des Start- und Landebahnsystems [FAA, 2000] untersucht.

Diese zusätzliche Untersuchung der FAA zeigte, dass Variante 3 prinzipiell in der Lage ist, bei Zugrundelegung des heutigen Flottenmixes in beiden Betriebsrichtungen mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde zu leisten. Die Variante weist für die Betriebsrichtung 07 eine Kapazität von 120 Bewegungen pro Stunde und für Betriebsrichtung 25 eine Kapazität von 124 Bewegungen pro Stunde für den heutigen Flottenmix auf. Für den zukünftigen Flottenmix liegen die Werte bei 114 bzw. 111 Bewegungen pro Stunde.

Tab. 3-7: Kapazitätsbewertung für Variante 3 nach FAA

Skizze:		Betriebsrichtung 07 (Ost) [Bewegungen/ Stunde]	Betriebsrichtung 25 (West) [Bewegungen/ Stunde]	Kapazität Wichtung (Ost/West 30/70) [Bewegungen/ Stunde]
	Kapazität für den heutigen Flottenmix: (26%Heavy, 73%Medium, 1%Light)	124	120	121
	Kapazität für den zukünftigen Flottenmix: (37%Heavy, 62%Medium, 1%Light)	114	111	112

Diese Variante erreicht das Kapazitätskriterium der Stufe 1 (120 Bewegungen pro Stunde bei Zugrundelegung des derzeitigen Flottenmixes) für Betriebsrichtung 07 und die Betriebsrichtung 25 und ist daher unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der Oberzentren Darmstadt, Frankfurt, Offenbach eingehender zu prüfen.

- 13.2.4. Sollte der Antrag der Fraport AG nicht schon aus verfahrensrechtlichen Gründen wegen Unvollständigkeit zurückgewiesen werden, fordert die Wissenschaftsstadt Darmstadt im Rahmen einer synoptischen Darstellung den Nachweis, dass sämtliche Anforderungen und Maßgaben des Regierungspräsidiums Darmstadt aus der landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 inkl. aller Nachforderungsschreiben sowie die Anforderungen des Mediationsberichtes vollinhaltlich erfüllt sind. Defizite sind aufzuzeigen und Versäumnisse nachzuholen.
- 13.2.5. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt die rechtsverbindliche Festsetzung von Konsequenzen mindestens auf der Basis der eingereichten Lärmgutachten mit dem Ziel eines die Bevölkerung schützenden Bewegungs- und Lärmkontingentes.
- 13.2.6. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Feststellung, dass im zusammenfassenden Ergebnis der Konfigurationsanalyse die beantragte

NW-Variante nicht die besten Ergebnisse aufweist und damit die planerische Verwerfung der NW-Variante.

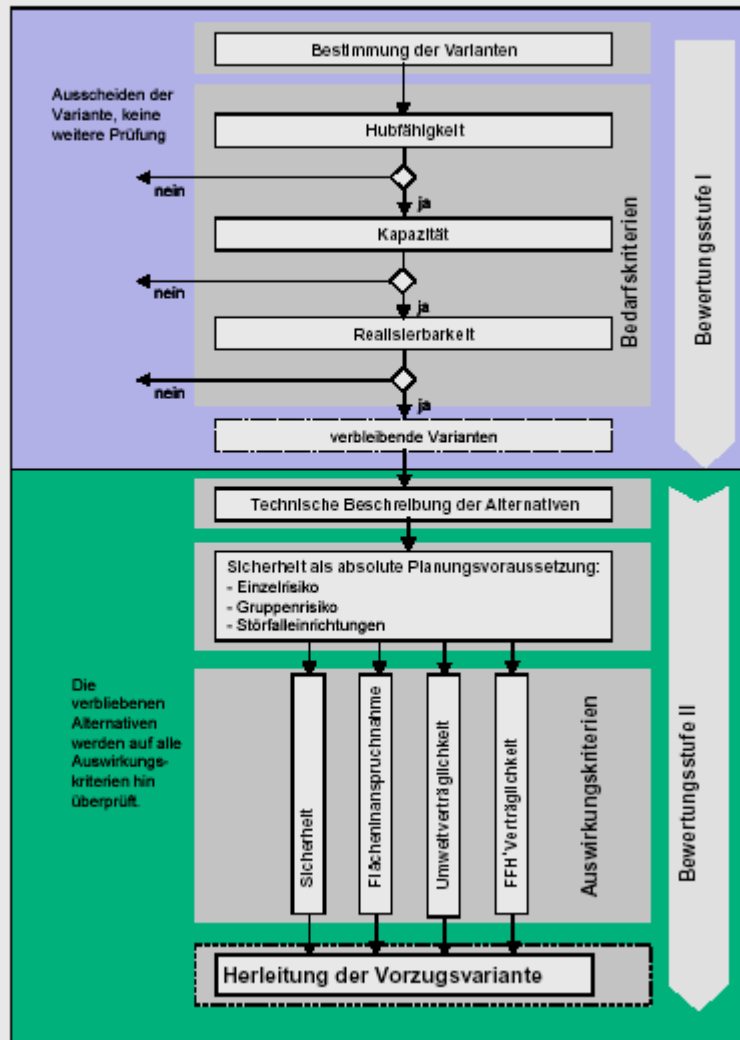
- 13.2.7.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt die Feststellung, dass im Rahmen der Sicherheitsbetrachtung die Südbahn-Variante die besten Ergebnisse aufweist und die beiden Nordvarianten die Varianten mit den höchsten Sicherheitsrisiken darstellen. Hieraus müssen die notwendigen planerischen Konsequenzen gezogen werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, den Sicherheitsaspekt höherrangig zu gewichten und dies in die Abwägung entsprechend einfließen zu lassen, mit dem Ergebnis, dass die beantragte NW-Variante nicht planfestgestellt werden kann.
- 13.2.8.** Unter Würdigung des DLR-Gutachtens stellt die Wissenschaftsstadt Darmstadt fest, dass die Süd-Variante die für Darmstadt verträglichste Ausbauvariante darstellt und fordert, dies unter besonderer Berücksichtigung der Funktion eines Oberzentrums bei der Abwägung zu würdigen.

14. Leistungsanforderungen an die neue Bahn

Nach folgendem Ablaufschema hat die Fraport AG alle in Betracht kommenden Ausbauvarianten gewertet:

1.2 Ablaufschema

Abb. 1-1: Ablaufschema der Konfigurationsanalyse



"Die Kapazität des Flughafens soll nachfragegerecht so erweitert werden, dass die im Prognosehorizont 2015 erwarteten 81 Millionen Passagiere pro Jahr (Lokalaufkommen) abgefertigt werden können. Die Anlagen sind so zu dimensionieren, dass am typischen Spitzentag ein Luftverkehrsaufkommen von 1.950 Flugzeugen bedient werden kann. Hierzu ist es erforderlich, einen Koordinierungseckwert von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde zu erreichen."

14.1. Einwendungen

Die angesetzten 120 Flugbewegungen pro Stunde dürfen kein messerscharfer Ausschlussgrund für alternative Bahnen sein. Der Koordinationseckwert von 120 stellt lediglich eine gewünschte betriebliche Zielgröße dar, welcher einer Abwägung zugänglich sein muss. Diesem Umstand wird im Planfeststellungsantrag nicht Rechnung getragen.

Die Herleitung des erforderlichen Koordinierungseckwertes ist fehlerhaft und führt zu einer rechtlich unzulässigen Ausblendung anderer durchaus akzeptabler Ausbaualternativen.

Die max. Anzahl der koordinierbaren Flugbewegungen²⁹ beträgt pro Tag = 24 * Koordinationseckwert, also 2.880 Flugbewegungen am Tag (24 Stunden).

Die gesamten Nachtflugbewegungen sind auf durchschnittlich 150 begrenzt.

Da im Planungsfall erwartet wird, dass in den beiden Tagesrandstunden ein hoher Luftverkehr stattfindet, geht man von 18 Betriebsstunden aus.

Die Rechnung lautet nun wie folgt:

Maximale Anzahl der koordinierbaren Flugbewegungen pro Tag = 16 * Koordinations-eckwert plus 150, mithin also 2.070 Flugbewegungen am Tag (16 Stunden) + Nacht (2 Stunden).

Die zur Verfügung stehenden Slots können über das Gesamtjahr hinweg nicht zu 100% ausgenutzt werden. Daten aus vergangenen Jahren ergeben, dass über das Gesamtjahr durchschnittlich 83% und am typischen Spitzentag ca. 90,5% der zur Verfügung stehenden Slots genutzt wurden. Ähnliche Größen sind auch im Jahr 2015 zu erwarten.³⁰

Für den typischen Spitzentag 2015 im Planungsfall wurden 1.950 Bewegungen berechnet. Es wird angenommen, dass der Eckwert über die gesamten 18 Betriebsstunden (von 5:00 bis 23:00 Uhr) verfügbar ist, was im Widerspruch zu den eingangs erwähnten 150 Flugbewegungen steht.

Aus der Darstellung im Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kapitel 3 Seite 24

- Bewegungen am typischen Spitzentag:	1.950
- Auslastung (Trend der letzten 6 Jahre):	90,5%
- Erforderliche theoretisch verfügbare Slots am Tag:	2.155
- Mindesteckwert bei 18 Stunden:	119,7 Bew.
- Erforderlicher Eckwert und praktische Kapazität pro Stunde (gerundet)	120 Bew.

errechnet sich ein notwendiger Koordinationswert wie folgt:

$(2155 \text{ Bewegungen} - 150 \text{ Nachtflugbewegungen}) / 16 \text{ Stunden Tag} = 125 \text{ Bewegungen/Stunde / Tag.}$

Es hätten damit nur Bahnen mit einem Koordinationswert größer gleich 125 in die Planung eingestellt werden dürfen. Entsprechende Bahnen sind aus der Begutachtung ausgeblendet worden. Die Absurdität des Koordinationswertes wird so offensichtlich.

14.2. Forderung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, dass auch Bahnvarianten mit einer Leistung von 100 bis 120 Flugbewegungen Gegenstand des Verfahrens werden.

²⁹ Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kapitel 3 Seite 21

³⁰ Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kapitel 3 Seite 23

15. Kapazität

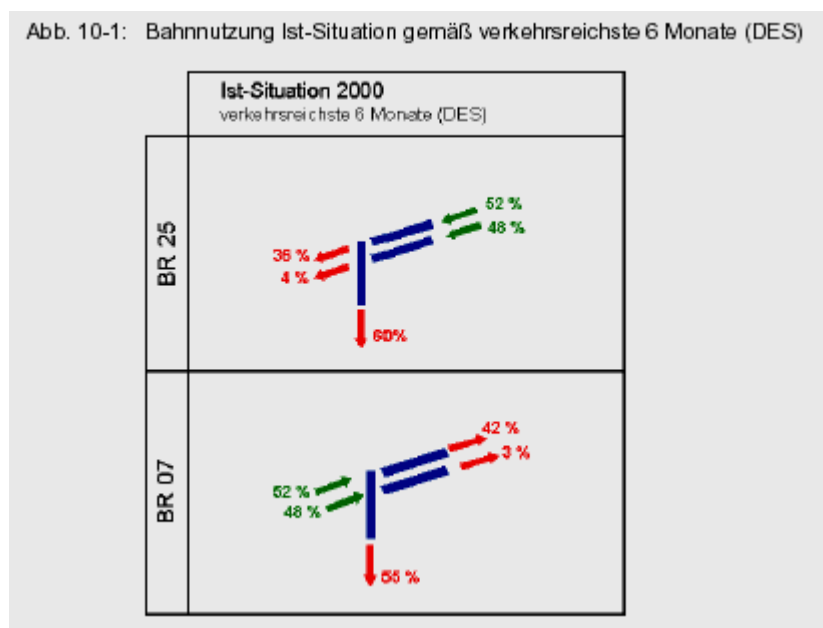
In den Planfeststellungsunterlagen³¹ werden drei Szenarien dargestellt:

- die Ist- Situation,
- der Prognosenullfall
- der Planungsfall.

Während im Prognosenullfall und im Planungsfall auf den Bezugshorizont des Jahres 2015 abgestellt wird, gilt in der Ist-Situation als Bezugsjahr das Jahr 2000, wobei allerdings aktuelle Entwicklungen (wie z.B. die Flugroutenänderungen nach EAM 04 etc.) berücksichtigt worden sind.

Die typische Bahnbelegung 18 West entspricht gem. den Angaben in Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kapitel 10 Bahnbelegung

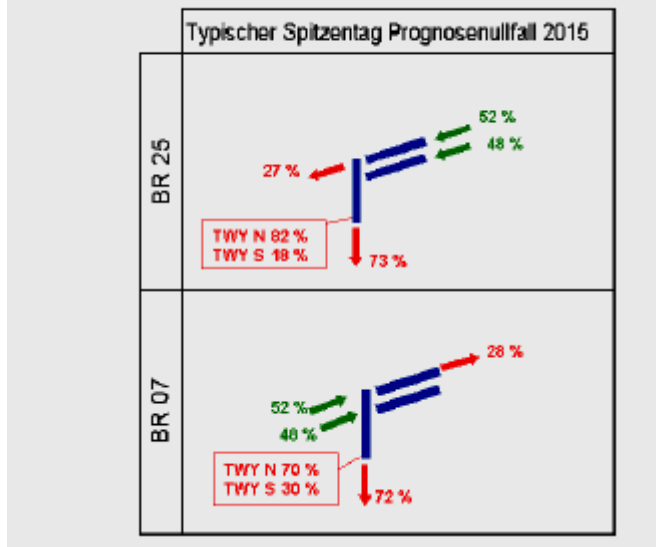
- in der Ist-Situation 2000 55 – 60 %:



- im Prognosenullfall 2015 72 – 73 %:

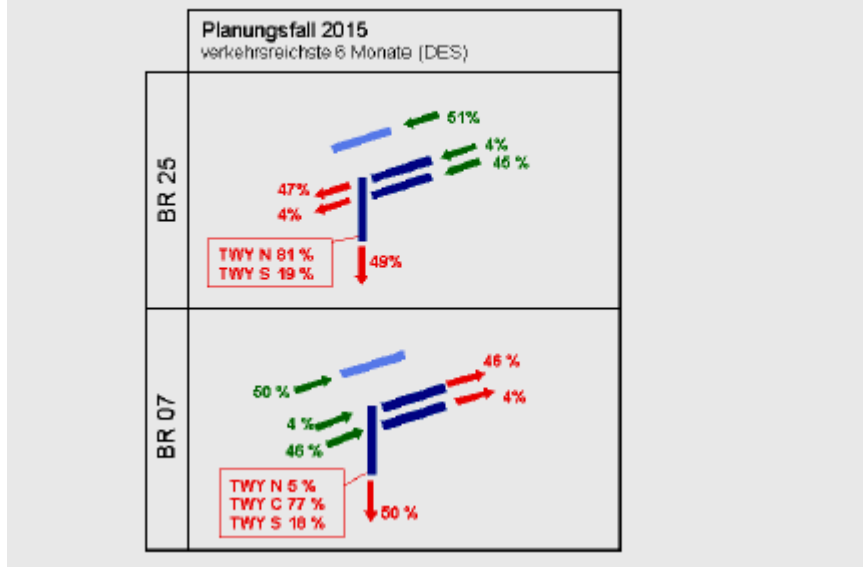
³¹ Antragsteil A 2 Antragsschreiben Seite 51

Abb. 10-2: Bahnnutzung Typischer Spitzentag Prognosenullfall



- prognostiziert für den Ausbaufall 2015 49 – 50 %:

Abb. 10-5: Bahnnutzung Planungsfall 2015 gemäß verkehrsreichste 6 Monate (DES)



15.1. Einwendungen

Die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegte Kapazität von ca. 660.000 Flugbewegungen/a stellt nicht die maximale Kapazität des geplanten 4-Bahnen-Systems dar. Experten gehen von einer Kapazität von 900.000 Flugbewegungen/a aus³².

Zum einen handelt es sich damit um eine unzulässige Vorratsplanung seitens der Fraport AG; zum anderen müssten alle Folgeberechnungen bzgl. der Auswirkungen auf sämtliche planungsrelevanten Aspekte wie z.B. Lärm, Verkehr, Siedlung, Natur und

³² Als Nachweis geeignete Simulationsberechnungen sind beauftragt, liegen zur Zeit noch nicht vor.

Landschaft, kommunale Belastungen und dergleichen auf der Grundlage der maximal möglichen Kapazität basieren.

Das Herunterbrechen des Ist-Falles auf das Bezugsjahr 2000 ist fehlerhaft und verfälscht vor dem Hintergrund vorliegender aktueller Zahlen die Realität. Unter

www.fraport.de/cms/default/dok/31/31997.entwicklung_der_verkehrszahlen_konzer_n_2.htm

können die aktuellen Verkehrszahlen 2002-2004 abgerufen werden. Sie betragen

- 477.475 Flugbewegungen für 2004,
- 458.865 Flugbewegungen für 2003 und
- 458.359 Flugbewegungen für 2002 (**vgl. Anlage 26**).

Die Basissetzung von 2000 ist angesichts dieser Zahlen irreführend und wird deshalb von der Wissenschaftsstadt Darmstadt gerügt

Ähnlich falsche Ergebnisse sind für die Beschäftigtenzahlen zu vermuten.

Auch aus dem Geschäftsbericht 2003 der Fraport AG (**vgl. Anlage 27**) lassen sich die dargestellten Prognose-Erwartungen für Fracht- und Passagieraufkommen nicht ableiten.

Die Unterlagen zum Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kap. 11 Routenbelegungen machen die extreme Belastung Darmstadts deutlich:

Routenbelegung	Ist	%-Satz	Nullfall	%-Satz	Ausbau	%-Satz	Ausbau + / Ist	Ausbau + / Nullfall
KNG_F/G	3.058	2,55%	3.042	2,32%	4.687	2,72%	53,27%	54,08%
KNG_S	28.726	23,92%	36.723	28,04%	40.489	23,48%	40,95%	10,26%
Gesamt	120.105	26,46%	130.988	30,36%	172.463	26,19%	43,59%	

Zwar sinken die %-Anteile von insgesamt 26,46 % auf 26,19 % im Ausbaufall (die Steigerung im Prognosenullfall auf 30,36 % ist jedoch nicht nachvollziehbar), aber im Verhältnis Ausbau / Iststatus steigen die Flugbewegungsanteile auf der Route KNG_F/G um 53,27 % und der Route KNG_S um 40,95 %, obgleich das Flugaufkommen insgesamt lediglich um 43,59% steigt.

Damit wird deutlich, dass die über Darmstadt-Nord führenden Routen die Hauptlast des ausbaubedingten Abflugaufkommens werden tragen müssen.

15.2. Forderungen

- 15.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Verwendung aktueller Zahlen für die Bewertung der Istsituation. Basisjahr und damit Grundlage aller weiteren Gutachten und Bewertungen kann problemlos das Jahr 2004

sein, mindestens jedoch 2003, damit eine sachgerechte Abwägung überhaupt erst stattfinden kann.

- 15.2.2.** Im Falle einer Planfeststellung sind – ohne dass dies präjudizierende Wirkung auf andere weitergehende Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt hätte - die für den Planungsfall 2015 prognostizierte Bahnbelegung von 49 % bei Betriebsrichtung 25 und 50 % bei Betriebsrichtung 07 als maximale Obergrenzen zu definieren, um eine unzumutbare Belastung der nördlichen Stadtteile Darmstadts zu vermeiden.
- 15.2.3.** Die in den Unterlagen zum Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kap. 11 definierten Flugbewegungszahlen für Routen über Darmstadt-Nord sind als maximale Obergrenzen (Bewegungskontingent) festzusetzen, um eine Belastung der nördlichen Stadtteile über Gebühr zu vermeiden.
- 15.2.4.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine klare, rechtlich verbindliche Aussage der Fraport AG und des Regierungspräsidiums Darmstadt, dass mit der Planfeststellung ein für die Zukunft strikt verbindliches, nach oben hin festgeschriebenes Bewegungskontingent von 657.000 Flugbewegungen/anno eingeführt wird.
- 15.2.5.** Andernfalls fordert die Wissenschaftsstadt Darmstadt die Bestellung eines geeigneten unparteiischen Gutachters zur Prüfung, ob bereits heute im Bestand durch Optimierungsmöglichkeiten 657.000 Flugbewegungen abbildbar sind.

16. Bedarfskriterium Hubfähigkeit / MCT

Die Vorhabenträgerin zieht zur Beurteilung, ob die untersuchten Varianten das Planungsziel in der von ihr geforderten Qualität erfüllen, verschiedene Bedarfskriterien heran. Diesen Bedarfskriterien misst die Vorhabenträgerin Ausschließlichkeitscharakter zu. Hierzu zählt insbesondere die Hubfähigkeit.

Nach Angaben der Fraport AG trägt die Hub-Funktion wesentlich zur heutigen Bedeutung des Flughafens Frankfurt Main bei. Diese Funktion ist laut Vorhabenträgerin zugleich Ursache für den prognostizierten Verkehrsbedarf im Jahre 2015, der Anlass des geplanten Flughafenausbaus ist.

Die Vorhabenträgerin strebt an, den derzeitigen Standard des Flughafens Frankfurt Main als Drehkreuz, der durch eine Minimum Connecting Time (MCT) von 45 Minuten gekennzeichnet sei, auch zukünftig zu gewährleisten. Damit soll die Bedeutung des Flughafens als wichtiges kontinentales und interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz erhalten und gefestigt werden.

Wegen der von ihr selbst gewählten Prämisse einer MCT von 45 Minuten scheidet die Fraport AG externe Lösungen, wie etwa die verstärkte Zusammenarbeit mit dem über die ICE-Neubaustrecke Köln/Rhein-Main optimal angebundenen Flughafen Köln-Bonn sowie die Kooperation mit den Flughäfen Wiesbaden-Erbenheim und Frankfurt-Hahn, von vornherein aus ihrer Betrachtung aus.

Diese Lösungen stellen nach Meinung der Vorhabenträgerin keine Alternativen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main dar, weil sie es nicht erlauben, die auf zeitgünstig

erreichbare Anschlussflüge beruhende Umsteige- und damit Hub-Funktion fortzuentwickeln.

16.1. Einwendungen

Dieser Argumentation kann nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht gefolgt werden. Eine MCT von 45 Minuten darf nicht als K.O. – Kriterium bei der Variantenauswahl verwendet werden. Die Fokussierung auf eine an der MCT orientierte Ausbaualternative schränkt die sich aus dem planerischen Abwägungsbebot ergebende Pflicht zur Untersuchung von alternativen Lösungen zu stark ein.

Diese Einschränkung entbehrt jeder sachlichen Rechtfertigung.

Derzeit ist der Anteil der Passagiere am Flughafen Frankfurt Main, die innerhalb einer MCT von 45 Minuten umsteigen, nur äußerst gering. Es handelt sich lediglich um 4% der Umsteigepassagiere (B 11 Kapitel 7.5.2). Das 45-Minuten-Zeitfenster spielt damit in der täglichen Flughafenpraxis nur eine verschwindend geringe Rolle. Bezogen auf die Gesamtzahl der Passagiere liegt der Anteil derjenigen, die von der MCT profitieren, sogar nur bei ca. 2%.

Die von der Vorhabenträgerin im Planteil B 11 Kapitel 7.4.1 zitierten Beispiele dokumentieren darüber hinaus, dass die tatsächlich realisierte Umsteigezeit (realisierte CT) bei den allermeisten Passagieren 1:20 h – 2:50 h beträgt. Für den Großteil der Passagiere wird sich diese Zeitspanne nach dem Ausbau des Flughafens infolge der dann zwischen den Terminals vorhandenen größeren Entfernungen und beträchtlich verlängerter Rollzeiten nicht etwa vermindern, sondern sogar noch erhöhen. In Anbetracht dessen kann nicht hingenommen werden, dass die Vorhabenträgerin nur solche Varianten als geeignet einstuft, die eine MCT von 45 Minuten gewährleisten können.

Die Drehkreuz- und Umsteigefunktion des Flughafens Frankfurt Main ist und wäre auch bei einer MCT von bis zu 1:20 h ausreichend gewährleistet. Nach dem Bedarfskriterium Hubfähigkeit stehen demnach durchaus andere tragfähige Möglichkeiten zur Verfügung als der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main durch Erweiterung um eine zusätzliche Landebahn. Sowohl eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Flughafen Köln-Bonn als auch die Kooperation mit den Flughäfen Wiesbaden-Erbenheim und Frankfurt-Hahn stellen geeignete Planungsalternativen dar, die nicht schon von vornherein unter dem Gesichtspunkt der Hubfähigkeit aus dem Spektrum der Planungsvarianten ausgeschieden werden dürfen. So wäre ein Passagiertransport zwischen Frankfurt Main und Wiesbaden-Erbenheim nach dem eigenen Vortrag der Vorhabenträgerin bei einem schienengebundenen Konzept mit einer garantierten Umsteigezeit von nur 73 Minuten möglich, bei einem straßengebundenen Konzept mit einer Umsteigezeit von 78,5 Minuten. Das sind Umsteigezeiten, die innerhalb des oben genannten Zeitkorridors von 1:20 h liegen und das Qualitätsangebot des Flughafens Frankfurt Main in keiner Weise gefährden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wäre bei solchen externen Lösungen der Vorhabenträgerin gravierend weniger in ihrer Planungshoheit und in ihren einfachrechtlichen Eigentumsrechten betroffen. Sie besteht deswegen darauf, die Argumentation der Vorhabenträgerin zum Bedarfskriterium Hubfähigkeit zurückzuweisen und sich nicht von vornherein anderen Planungsvarianten zu verschließen, die keine MCT von 45 Minuten gewährleisten können.

In Übereinstimmung mit der Mediationsgruppe vertritt die Wissenschaftsstadt Darmstadt die Auffassung, dass die Variante Wiesbaden-Erbenheim realisierbar ist, wenn Frankfurt

und Erbenheim zu einem Flughafensystem verbunden werden, in dessen Rahmen der Hub der Star Alliance funktionieren kann. Die hierfür notwendige landseitige Anbindung könnte ohne weiteres geschaffen werden. Eine Verbindung zwischen einem neu zu errichtenden Terminal in Erbenheim und den bestehenden Terminals im Flughafen Frankfurt Main wäre sowohl mit Bussen als auch mit Zügen vorstellbar. Die hierfür errechnete – garantierte – Umsteigezeit von 73 bzw. 78 Minuten beeinträchtigt die Hubfähigkeit des Flughafen Frankfurt Main nicht. Der Standard von 45 Minuten darf angesichts der beim Flughafen Frankfurt Main heute vorhandenen CTs im Rahmen der Variantenprüfung nicht als unumstößliches Dogma behandelt werden. Als Planungsalternative muss deswegen z.B. auch eine Verlagerung des gesamten Interkontinental-Hubs nach Frankfurt-Hahn in Betracht gezogen werden.

Die Vorhabenträgerin erwartet, dass nach dem Bau der neuen Landebahn nordwestlich des Flughafens die Lande- und Start-Spitzen so optimiert werden können, dass ein größerer Anteil an Passagieren die MCT von 45 Minuten nutzt. Worauf sie diese Erwartung stützt, legt die Vorhabenträgerin jedoch nicht substantiiert dar. Namens der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird deswegen bestritten, dass diese Erwartung der Realität entspricht.

Nicht nachvollziehbar ist auch der Vortrag der Fraport AG, wonach eine MCT von 45 Minuten für die Akzeptanz des Flughafens Frankfurt Main bei seinen Kunden, den Luftverkehrsgesellschaften, und für seine Wettbewerbsfähigkeit von großer Bedeutung sein soll.

Angesichts der langen Gesamtreisezeiten von interkontinentalen Flugverbindungen dürfte es für den Kundenwunsch nach möglichst kurzen Reisezeiten schwerlich eine Rolle spielen, ob eine MCT von 45 Minuten angeboten werden kann. So dürfte es schon ab einer Flugzeit von zehn Stunden den allermeisten Passagieren völlig gleichgültig sein, ob das 45-Minuten-Zeitfenster verwirklicht werden kann oder nicht. Anders ist das heute am Flughafen Frankfurt Main bestehende hohe Umsteigevolumen nicht zu erklären. Ansonsten wären viele Passagiere schon längst auf andere europäische Hub-Flughäfen ausgewichen, die eine kürzere MCT bzw. eine kürzere Gesamtreisezeit anbieten.

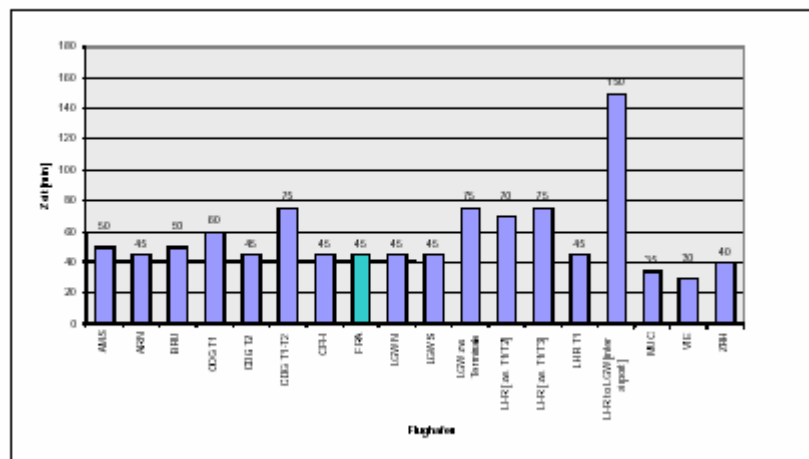
Die Wissenschaftsstadt Darmstadt tritt daher auch der Behauptung der Vorhabenträgerin entgegen, bei einer Erhöhung der MCT von 45 auf 60 Minuten sei mit einem Verlust von 3,5 Millionen Passagieren in Frankfurt zu rechnen.

Zu nennenswerten volkswirtschaftlichen Nachteilen für die Region würde aber selbst ein solcher Verlust an Passagieren nicht führen. Hierzu ist der prozentuale Anteil dieses Verlustes gegenüber der Gesamtzahl der für das Jahr 2015 prognostizierten Passagiere in Höhe von 82,3 Millionen selbst bei einem Umsteigeanteil von rd. 53 % viel zu gering.

Im Übrigen dürfte sich gerade bei den von der Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang als Zielgruppe genannten viel fliegenden Business-Class-Kunden längst herumgesprochen haben, dass die MCT als Idealwert nur auf dem Papier steht und von der CT beträchtlich abweicht. Häufig reisende Business-Class-Kunden werden sich deswegen – auch entsprechend ihren eigenen Erlebnissen bei vergangenen Flügen bei der Planung der Gesamtreisezeit nicht an der MCT, sondern an der CT orientieren. Alles andere widerspräche jeglicher Lebenserfahrung. Deswegen wäre bei Erhaltung und/oder Optimierung des heutigen CT-Standards auch bei höheren MCTs am Flughafen Frankfurt Main keineswegs mit einer erheblichen Abwanderung von Passagieren zu Konkurrenzflughäfen zu rechnen.

Hiergegen spricht außerdem folgende Abbildung aus Planteil B11 Kap. 7:

Abb. 3-1: Vergleich der Minimum Connecting Time (MCT) an ausgewählten europäischen Hub-Flughäfen (PAX/Gepäck)



(Quelle: OAG Pocket Flight Guide, Europe, Africa, Middle East, July 2001, Vol. 23, No. 12, Oak Brook, USA, 2001)

Die Abbildung lässt erkennen, dass an mehreren europäischen Hub-Flughäfen MCTs bis zu 75 Minuten vorzufinden sind. In diesen vorgegebenen Rahmen würde sich eine MCT von 1:20 h problemlos einfügen.

Letztlich bleibt es der Vorhabenträgerin auch unbenommen, eine Änderung des Computer-Reservierungssystems (CRS) dahingehend herbeizuführen, dass dort nicht mehr auf fiktive, sondern auf realistische Reisezeiten abgestellt wird. Es ist nicht einzusehen, dass irrationale Programmierungen und Gebräuche in Softwareprodukten der Tourismusbranche den Umfang des Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main zu Lasten der umliegenden Kommunen und ihrer lärmgeplagten Bürger bestimmen.

16.2. Forderung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, die Minimum Connecting Time (MCT) nicht als ausschlaggebendes Kriterium für eine Varianteneinschränkung oder -auswahl sowie für den Ausbau des Flughafen Frankfurt Main selbst zu verwenden. Hilfsweise verlangt die Wissenschaftsstadt Darmstadt, eine MCT von 1:20 h als ausreichend zu erachten.

17. Flugrouten und Betriebsaufteilung

17.1. Einwendungen

Bislang wurde aus der Lage der möglichen Bahnvarianten unmittelbar die Lage der I-sophone ermittelt. Dabei wurde für jede Bahnvariante nur eine bereits feststehende Verteilung des Flugverkehrs auf bereits definierte Korridore unterstellt.

Diese Verteilung der Verkehre im Raum kann indes nicht nur auf der Grundlage von bestehenden Flugrouten vorgenommen werden.

Es ist daher zu untersuchen, welche alternativen Flugrouten vorstellbar sind und welche Auswirkungen die Verteilung der Flugbewegungen auf verschiedenen Flugrouten zur Folge hat. Erst danach kann eine echte Optimierung der Flugrouten vorgenommen werden.

Wenn der Verfahrensschritt betreffend Optimierung der Flugrouten unterbleibt, ist die Vergleichbarkeit der Auswirkungen verschiedener Bahnvarianten nicht wirklich gegeben.

Weiterhin entfällt in absehbarer Zeit die Notwendigkeit von terrestrischen Anflugzielen, wodurch eine erhebliche Flexibilität bei der Routenfestlegung dazu gewonnen wird. Dies und die hierbei bestehende Möglichkeit, auch die Belegung der Routen (Häufigkeit, Art der Flugzeuge usw.) neu festzulegen, ist in die Abwägung der Alternativen mit einzustellen.

Die bislang in allen Gutachten zu Grunde gelegte Reduzierung des Flugverkehrs auf sogenannte "minimal noise routes" ist im internationalen und auch nationalen Vergleich untypisch. Dies gilt insbesondere dann, wenn dabei die Zumutbarkeitsschwelle für große Bevölkerungsmengen überschritten wird. In der Abwägung der Alternativen ist das zu überprüfen und zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist der mit Einführung der Minimum-Noise-Route verfolgte Zweck mittlerweile durch die technische Weiterentwicklung ad absurdum geführt worden. Im Interesse der betroffenen Bevölkerung müssen deswegen im Rahmen der Planfeststellung andere Denk- und Lösungsansätze gefunden werden. Hierzu zählt auch das Steilstartverfahren.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. hat in seinem zusammenfassenden Projektabschlussbericht zum „Leisen Flugverkehr“ vom 5. Juli 2004 in beeindruckender Art und Weise lärmreduzierende Möglichkeiten verschiedener Steilstartverfahren dargelegt. Mit der Einführung des Steilstartverfahrens für die Route KNG-Kurz muss allerdings auch eine entsprechende Erhöhung der Mindestflughöhe einhergehen, welche zur Benutzung dieser Route berechtigt.

Des Weiteren bedarf es nach Meinung der Wissenschaftsstadt Darmstadt einer Simulationsrechnung zur Verifizierung der von der Fraport AG eingestellten Belegungszahlen für die Flugrouten und sei es nur zur Bestätigung, dass die in den Unterlagen angegebenen Flugrouten auch tatsächlich realisierbar sind. Andernfalls würde das Steilstartverfahren zu einer stärkeren Frequentierung der KNG-Kurz-Route führen und damit in Arheilgen und Wixhausen den Lärm vergrößern.

Die Anlage 12 des Antrages der Stadt an die KAF vom 14.10.2004 zeichnet ein realistisches Bild hinsichtlich der Flugbewegungsverteilung auf die einzelnen Flugrouten. Der Ausdruck stellt die Situation im August 2004 dar.

Die darauf basierende Auswertung (**Anlage 28**) dokumentiert eindrucksvoll die Überbelegung der Route KNG-Kurz. Es zeigt sich, dass im August 2004 38,37% des Flugverkehrs (repräsentativ für den Jahresbetrieb) über die Route KNG-Kurz geführt worden ist. Diese Route ist damit als Hauptabflugroute des Frankfurter Flughafens zu bezeichnen. Sie nimmt ferner den überwiegenden Teil der nach Süden / Südosten abgehenden Flugbewegungen auf. Die Frequentierung der Route KNG-Lang kann hingegen in diesem Kontext als vernachlässigbar eingestuft werden.

Angesichts der vorstehenden Zahlen verlangt die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine gerechtere Verteilung der Flugbewegungen auf alle Flugrouten. Ersatzweise wird eine Verteilung der Flugbewegungen auf den Routen KNG-Lang und KNG-Kurz mit einer

qualitativ und quantitativ gleichwertigen Verteilung der Flugbewegungen gefordert. Dies wird voraussichtlich eine entsprechende Anpassung der Mindestflughöhe auf der Route KNG-Kurz bedingen.

17.2. Forderungen

- 17.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert ein Gutachten, in dem sämtliche in der Region diskutierte und bei der Kommission zur Abwehr des Fluglärms in Frankfurt vorliegende Optimierungs- und Routenänderungsvorschläge in die Betrachtung eingestellt werden, um auf der Basis einer dann sachgerechten Verteilung der Flugbewegungen im Raum die Auswirkungen in der Region abschätzen zu können. Diese Verteilung darf nicht nur auf der Grundlage von bestehenden Flugrouten vorgenommen werden, sondern ist mit allen Optimierungsmöglichkeiten und diskutierten Veränderungsoptionen (Aufstreuung, Rotation o.ä.) in die Abwägung einzustellen.
- 17.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt daher die Nachprüfung und Darlegung, welche alternativen Flugrouten vorstellbar sind und welche Auswirkungen die Verteilung der Flugbewegungen auf verschiedenen Flugrouten zur Folge hat. Dies schließt insbesondere die Frage einer Aufstreuung der Flugbewegungen über dem Darmstädter Raum gemäß dem als Antrag 11 vorgelegten Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt an die KAF vom 14.10.2004 ein.
- 17.2.3.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert gutachterlich die Auswirkungen einer Streuvariante über Darmstadt zu prüfen und im Falle einer Minderbelastung gegenüber der minimal-noice-route die Streuvariante umzusetzen.
- 17.2.4.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Vorlage einer Simulationsrechnung zur Verifizierung der von der Fraport AG eingestellten Belegungszahlen für die Flugrouten zur Bestätigung, dass die in den Unterlagen angegebenen Flugrouten tatsächlich realisierbar sind.
- 17.2.5.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt die Einführung eines Steilstartverfahrens. Dabei sollte nach qualifizierten Prüfungen dasjenige Verfahren gewählt werden, welches für die betreffende Region die höchste Lärmentlastung - bezogen auf die Anzahl Betroffener - erwarten lässt.
- 17.2.6.** Parallel zur Einführung des Steilstartverfahrens verlangt die Wissenschaftsstadt Darmstadt für die Route KNG-Kurz eine entsprechende Erhöhung der Mindestflughöhe, welche zur Benutzung dieser Route berechtigt. Damit soll verhindert werden, dass das Steilstartverfahren zu einer stärkeren Frequentierung der KNG-Kurz-Route führt und den Fluglärm in Arheilgen und Wixhausen verstärkt.
- 17.2.7.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine gerechtere Verteilung der Flugbewegungen auf alle Flugrouten. Sie beantragt eine Verteilung der Flugbewegungen auf den Routen KNG-Lang und KNG-Kurz im Sinne einer qualitativ und quantitativ gleichwertigen Verteilung der Flugbewegun-

gen. Dazu scheint es erforderlich, die Mindestflughöhe, welche die Nutzung der Route KNG-Kurz zulässt, entsprechend zu erhöhen.

18. Prognosedauer

Die Fraport AG weist in ihrer Luftverkehrsprognose (vgl. Gutachten G8) pro Jahr für das Jahr 2015 eine Verkehrsnachfrage von inkl. Transit 82,3 Millionen Passagieren und 2,84 Millionen t Fracht und Post pro Jahr nach. Dies entspricht nach ihren Angaben einem Bedarf von rd. 657.000 Flugbewegungen.

18.1. Einwendungen

Der Prognoseansatz der Vorhabenträgerin mit einer Verkehrsnachfrage von 82,3 Millionen Passagieren und 2,84 Millionen Tonnen Fracht und Post pro Jahr, die einem Bedarf von rd. 657.000 Flugbewegungen jährlich entsprechen soll, ist fehlerhaft, weil er auf das Jahr 2015 bezogen ist. Der Prognosezeitraum erweist sich damit als viel zu kurz.

Die Antragsunterlagen waren in der Zeit vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 ausgelegt. Der von der Vorhabenträgerin gewählte Prognosezeitraum beläuft sich folglich auf lediglich 10 Jahre. Insoweit ist jedoch eine Zeitspanne von mindestens 15 Jahren unabdingbar.

Es fehlt im vorliegenden Fall zwar an einer speziellen normativen Fixierung eines bestimmten Prognosezeitraums. Deswegen kann und muss aber auf die Regelung des § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG zurückgegriffen werden. Danach sind Anträge auf eine nachträgliche Planergänzung gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind. Der innere Zusammenhang der Fristbestimmung des § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG mit der Prognoseentscheidung des Planungsträgers ist unverkennbar. Ein nachträglicher Planergänzungsanspruch kommt gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG nur beim Eintritt unvorhersehbarer Wirkungen in Betracht. Dies ist der Fall, wenn sich die Prognose als fehlgeschlagen erweist, nicht aber, wenn die Berechnung des Fluglärms schon im Zeitpunkt der Planfeststellung erkennbar fehlerhaft war. § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG bürdet dem Vorhabensträger das Prognoserisiko längstens 30 Jahre auf. Er soll mit den Folgen nachteiliger Wirkungen, die sich erst nach Ablauf dieses Zeitraums einstellen, nicht mehr belastet werden.

Diese gesetzgeberische Wertung darf bei der Beantwortung der Frage nach der Bemessung des korrekten Prognosezeitraums nicht außer Acht gelassen werden. Mit § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG wäre es nicht zu vereinbaren, der Prognose einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde zu legen. Dies bedeutet zwar nicht umgekehrt, dass es dem Vorhabensträger verwehrt ist, den Prognosezeitraum kürzer zu bemessen. § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG bezeichnet nur die äußerste Marke, bei deren Überschreiten der zeitliche Abstand zwischen der Planungsentscheidung und der nachfolgenden tatsächlichen Entwicklung so groß geworden ist, dass es fragwürdig wäre, die lange zurückliegende prognostische Aussage noch an der Wirklichkeit messen zu wollen. Es gibt jedoch keinen vernünftigen, sachlich gerechtfertigten Grund, hier nur ein Drittel des gesetzlich zulässigen Prognosezeitraums in Anspruch zu nehmen und das Jahr 2015 als Bezugspunkt zu wählen. Es wäre vielmehr der Ansatz eines Prognosezeitraums von wenigstens 15 Jahren angebracht gewesen. Damit wäre der durch § 75 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 2 VwVfG abgesteckte zeitliche Rahmen zwar nicht voll, jedoch wenig-

stens zur Hälfte ausgeschöpft worden, was bei einer derart weit reichenden Planungsentscheidung zwingend geboten erscheint.

Auf der Basis der vom Vorhabensträger gewählten Zehn-Jahres-Prognose ist hingegen eine seriöse und nachhaltige Planung nicht möglich.

18.2. Forderung

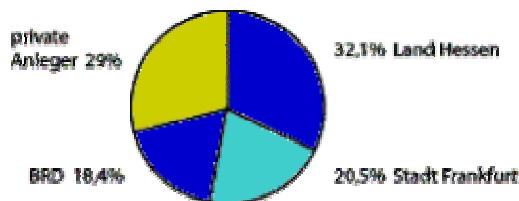
Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert einen Prognosezeitraum von mindestens 15 Jahren, beginnend ab Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Januar/Februar 2005.

19. Fraport AG und Gemeinwohl

Nach dem Börsengang der Fraport AG befinden sich lediglich 29 Prozent des Flughafens in Streubesitz.

Mehr als zwei Drittel am größten deutschen Passagierflughafen hält die Öffentliche Hand, mit 32,1 Prozent besitzt das Land Hessen nach wie vor den größten Kapitalanteil.

Dahinter folgen die Stadt Frankfurt (20,5 Prozent) und die Bundesrepublik Deutschland (18,4 Prozent).



Dies wirft die Frage auf, ob ein öffentlich getragenes Unternehmen **nicht nur betriebswirtschaftliche**, sondern auch öffentliche Interessen verfolgen sollte. Die langfristige Sicherung der Lebensqualität und der Erhalt der Naturräume sind hier an erster Stelle zu nennen.

Umweltpolitisch ist es unverantwortlich, dass mit Steuergeldern zusätzlicher Fluglärm ermöglicht und es für die in der Region lebenden Menschen immer schwieriger wird, zur Ruhe zu kommen

Nach dem Raumordnungsgesetz und dem Hessischen Landesplanungsgesetz sind Unternehmen, an denen öffentliche Stellen beteiligt sind, dazu verpflichtet, sich an die Ziele der Raumordnung zu halten, welche im vorliegenden Fall bedarfsgerecht definiert worden sind.

Dass der Erhalt des Waldes rund um den Flughafen Vorrang vor anderen Nutzungen hat, eine weitere Flächenversiegelung unterbleiben und der öffentliche Personen-

Nahverkehr gestärkt werden sollte, spielt aber bei der Ausbauplanung der Fraport AG keine Rolle.

20. Natur und Bannwald

Die Vorhabenträgerin beantragt³³, im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG – soweit erforderlich unter **Aufhebung der Bannwalderklärungen** vom 05.12.1986 (einschl. Änderung vom 04.07.1988), vom 06.07.1993 (einschl. Änderung vom 24.07.2002), vom 15.10.1996 und 01.04.1997 gem. § 22 Abs. 2 Satz 3 und Abs. 5 HFG – die mit dem Vorhaben verbundene Waldrodung und Umwandlung von Wald gem. § 12 Abs. 1 HFG nach Maßgabe des Plans B8.1-1 sowie die vorübergehende Umwandlung mit dem Ziel späterer Wiederaufforstung gemäß § 12 Abs. 1 Satz 2 HFG nach Maßgabe der Pläne B9.2-1 bis B9.2-8 zu genehmigen. Siehe hierzu Planteil B8.1 „Rodungsplan“, Kap. 3 und Erläuterungsbericht B1.2 Kap. 3 sowie Erläuterungsbericht B9 Kap 4.2.1 und 7.1.1.

Die Fraport AG beantragt weiterhin, im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG die für die Realisierung des Vorhabens notwendigen Befreiungen vom Verbot des § 11 Abs. 1 HFG gem. § 11 Abs. 2 HFG und gleichzeitig die Genehmigung nach § 22 Abs. 3 HFG nach Maßgabe des Plans B9.3 zu erteilen. Siehe hierzu Erläuterungsbericht B9, Kap. 4.2.2 und Kap. 7.1.2.

Gemäß § 22 Abs. 5 S. 1 Hessisches Forstgesetz (HFG) bedarf die Rodung von Bannwald der vorherigen Aufhebung der Bannwalderklärung. Dies ist auch in der Landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 10.06.2002 festgestellt worden. Gem. § 22 Abs. 2 S. 3 HFG ist die Aufhebung der Bannwalderklärung möglich, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Die Vorhabenträgerin ist der Meinung, dies sei hier der Fall.³⁴

Die überwiegenden Gründe des Gemeinwohls sollen sich aus dem besonderen öffentlichen Interesse an der Flughafenerweiterung ergeben, da der Flughafen als öffentliche Infrastruktureinrichtung der Allgemeinheit anzusehen sei. Die Planfeststellungsbehörde könne deswegen im Planfeststellungsbeschluss rechtsgestaltend zwischen dem Antragsteller und den vom Plan Betroffenen regeln, dass die Bannwaldeigenschaft insoweit nicht gelte.

20.1. Einwendungen

§ 22 Forst-G lautet:

Schutzwald, Bannwald

(1) Die obere Forstbehörde kann Wald zu Schutzwald erklären, wenn es zur **Abwehr oder Verhütung von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit notwendig** ist, bestimmte forstliche Maßnahmen durchzuführen oder zu unterlassen. Die Erklärung zu Schutzwald kommt insbesondere in Betracht, wenn der Wald in seinem Bestand und seiner äußeren Abgrenzung erhalten wer-

³³ Antragsteil A 1 Seite 32

³⁴ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 49

den muss und ihm **besondere Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt, den Bodenschutz, den Sichtschutz, den Lärmschutz oder die Luftreinigung zukommt.**

(2) Die obere Forstbehörde kann Wald zu Bannwald erklären, soweit er aufgrund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung vor allem in den Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen in seiner Flächensubstanz in besonderem Maße schützenswert ist. Die obere Forstbehörde ist auch zuständig für die Änderung oder Aufhebung von Erklärungen zu Bannwald, die aufgrund der bisher geltenden Vorschriften ergangen sind. Die vollständige oder teilweise Aufhebung einer Erklärung zu Bannwald ist möglich, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern.

(3) Ein Kahlhieb sowie eine Vorratsabsenkung von mehr als vierzig vom Hundert des Holzvorrats der üblicherweise verwendeten Ertragstafeln bedarf im Schutzwald und im Bannwald der Genehmigung durch die obere Forstbehörde. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden werden, soweit dies zur Erhaltung der Funktionen des Waldes erforderlich ist.

(4) Vor Erlass, Änderung oder Aufhebung einer Schutz- oder Bannwalderklärung hat die obere Forstbehörde neben dem Träger der Regionalplanung die betroffenen Waldbesitzer zu hören. Auf die gemeindlichen Belange ist Rücksicht zu nehmen.

(5) Die Rodung und Umwandlung in eine andere Nutzungsart bei Schutz- oder Bannwald bedürfen der vorherigen Aufhebung der Erklärung und der Genehmigung durch die obere Forstbehörde. Die Genehmigung kann mit Auflagen versehen werden. Eine flächengleiche Ersatzaufforstung ist zu leisten. Sofern dies nicht möglich ist, ist eine Walderhaltungsabgabe festzusetzen.

(6) Die Erklärung zu Schutzwald oder Bannwald ist in ortsüblicher Weise und im Staatsanzeiger für das Land Hessen öffentlich bekannt zu machen.

Rund um den Flughafen steht der Wald unter dem höchsten Schutz, den das Forstrecht kennt. „Bannwaldschutz“ bedeutet, dass diese Flächen immer Wald bleiben müssen, da sie, wie es im Gesetzestext heißt, „für das Gemeinwohl unersetzlich sind“. Der Stadtwald filtert die Atemluft für circa 1 Million Menschen. Er reguliert das Klima in der Großstadt und liefert 1/3 des dort benötigten Trinkwassers. Zwischen Flughafen, Autobahnen und Wohngebieten dient er als Lärmschutz.

Naherholung würde durch eine weitere Ausdehnung des Flughafens im Frankfurter Stadtwald unmöglich. Neupflanzungen im Ried oder in der Wetterau können die Funktion des stadtnahen Waldes in keiner Weise ersetzen.

Weil der Bannwald einer Erweiterung im Wege stand, wurden im Sommer 2002 Gesetze geändert, so dass nun eine Aufhebung des besonderen Schutzstatus möglich ist.

In den neunziger Jahren hatte man große Waldflächen unter anderem bei Kelsterbach unter die höchste Schutzstufe gestellt, weil sie für Klima, Wasserhaushalt, Boden-, Sicht- und Lärmschutz als besonders wichtig eingestuft wurden. Bannwald durfte bis dato unter keinen Umständen abgeholzt werden, was auch immer bei städtischen Begehren als K.O.-Kriterium angeführt worden ist.

Die Ausbauvariante nimmt Flächen in Anspruch, die als Bannwald erklärt wurden. Die Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Aufhebung der Bannwalderklärung steht im krassen Widerspruch zum Vertrauen der Bevölkerung und der Träger öffentlicher Belange in

die nachhaltige Wirksamkeit entsprechender Schutzvorschriften zur Gewährleistung von Planungssicherheit.

Die Bannwaldfestsetzung erfolgte seinerzeit wegen der besonderen Bedeutung des Waldes und dessen Unersetzlichkeit für das Gemeinwohl. Damit liegt ein gesetzlicher Ausschlussgrund für sämtliche Planungen vor, welche die Beseitigung von Bannwald bewirken. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald ist gem. § 22 II HEForstG verboten. Dieses Verbot unterliegt nicht der Abwägung.

Bannwalderklärungen unterliegen auch nicht einem ständigen Wechsel, sollten also nicht bei Bedarf beliebig aufgehoben werden, verstöße dies doch in eklatanter Weise gegen das Rechtsstaatsgebot, den Grundsatz der Rechtssicherheit und den Vertrauensschutz gegenüber staatlichem Handeln, welcher objektiv ein Mindestmaß an Kontinuität des Rechts vor allem für die Modalitäten seiner Änderung verlangt, um die „Verlässlichkeit einer Rechtsordnung“ zu erhalten. Eine Bannwalderklärung ist grundsätzlich auf Dauer angelegt.

Im Rahmen der Ermächtigungsgrundlage des § 22 II HEForstG genießt der Verordnungsgeber eine Gestaltungsfreiheit (sog. Verordnungsermessen), welche ihn ermächtigt, das Gesetz im Rahmen des vorgegebenen Spielraums nach eigenen Vorstellungen auszufüllen und zu konkretisieren. Er muss dabei jedoch höherrangiges Recht beachten.

Dasselbe gilt für eine evtl. angedachte Aufhebung einer Rechtsverordnung. Die Aufhebung erfolgt wiederum durch Rechtsverordnung, und der Verordnungsgeber muss dabei ebenfalls die gesetzlichen Vorgaben - hier also § 22 II HEForstG - beachten.

Dabei ist die Behörde durch ihre vorhergehenden Bannwalderklärungen gebunden. In diesen hat sie zuletzt 1997 bzw. 1993 ihre Bewertung der Situation im Ballungsraum Rhein-Main dahingehend zum Ausdruck gebracht hat, dass die betroffenen Waldstücke für das Gemeinwohl unersetzlich sind. Dadurch ist eine Selbstbindung der Behörde eingetreten, so dass eine Aufhebung nur dann möglich ist, wenn sich die der Ausweisung zugrunde liegenden Tatsachen geändert haben.

Zumindest in der Bannwalderklärung von 1997 sind die negativen Auswirkungen des Rhein-Main-Flughafens, wenn auch thematisch im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen, eingeflossen. Es ist offensichtlich – und die vorliegenden Gutachten belegen dies in frappierend deutlicher Weise – welche zusätzlichen negativen Auswirkungen ein Ausbau des Flughafens auf den Bannwald haben wird. Niemand wird hier allen Ernstes davon ausgehen können, dass sich die der Bannwaldausweisung zugrunde liegenden Tatsachen derart geändert haben oder durch den Bau der Bahn derart ändern werden, dass eine Rücknahme der Verordnung im Sinne des Gemeinwohls gerechtfertigt sein könnte.

Es erscheint im Übrigen lebensfremd, dass im Jahre 1997 im Rahmen der Ermessensentscheidung der Forstbehörde nicht auch die potenzielle Möglichkeit einer Flughafen-erweiterung berücksichtigt wurde. Auch wenn das Gesetz nicht ausdrücklich auf der Tatbestandsseite eine Abwägung mit den einer Bannwaldausweisung entgegenstehenden Belangen verlangt, so ist doch auf der Rechtsfolgenseite im Rahmen der Ermessensentscheidung realistischerweise davon auszugehen, dass in eine solch weitreichende Entscheidung auch der Bannwalderklärung entgegenstehende Gründe auch ökonomischer Art einfließen.

Bei dieser Sachlage, insbesondere angesichts der zeitlichen Nähe der Erklärungen und des besonderen Gewichts der in der Bannwalderklärung zum Ausdruck gebrachten Gemeinwohlgründe, wonach „weitere Waldverluste vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Waldflächen für das Allgemeinwohl nicht mehr hingenommen werden können“, bedarf es schon besonderer Gründe, wenn der Ordnungsgeber kurze Zeit später im Rahmen eines Ausbauwunsches der Fraport AG eine gegenteilige Beurteilung vorzunehmen berechtigt sein sollte.

Da die volkswirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Main-Flughafens jedenfalls keine grundsätzlich neue Erkenntnis darstellt, bedarf es auch insoweit besonderer Gründe, da den Ordnungsgeber andernfalls der Vorwurf willkürlichen Verhaltens treffen würde. Insofern trägt der aufhebende Ordnungsgeber in gewissem Sinne die Beweislast einer willkürfreien, im Rahmen des gesetzlichen Ermessens liegenden Entscheidung, und zwar umso mehr, je enger der zeitliche Zusammenhang zwischen Bannwalderklärung und Aufhebung derselben ist.

Die Inanspruchnahme von Bannwaldflächen nach § 22 Abs. 2 Satz 2 Forstgesetz stellt per se einen nicht zu genehmigenden Eingriff in den Untersuchungsraum Rhein-Main dar, der nicht zu kompensieren ist.

Je größer das Kompensationsdefizit in Relation zur Schwere des Eingriffs ist, desto mehr spricht aber dafür, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege den für den Eingriff sprechenden Belangen im Range vorgehen und der Eingriff deshalb nicht zugelassen werden darf (vgl. BVerwGE 112, 140, 162). Insofern wirkt das Zulassungsverbot des § 19 Absatz 3 BNatSchG auf die fachplanerische Abwägung zurück. Die Planungsbehörde wird gezwungen ihr bisheriges Abwägungsergebnis nochmals zu überdenken und ggf. von dem Vorhaben Abstand zu nehmen, wenn nicht die gewichtigeren Gründe trotz verbleibenden Kompensationsdefizits für den Eingriff sprechen.

Die Fraport AG beantragt³⁵, im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG die Neuanlage von Wald nach § 13 Abs. 1 HFG nach Maßgabe der Pläne B9.5.1 bis B9.5.11 zu genehmigen. Siehe hierzu Erläuterungsbericht B9, Kap. 4.2.4 und 7.1.4. Die Neuanlage von Wald außerhalb des Naturraumes (Rhein-Main-Gebiet) widerspricht indes forstrechtlichen und naturschutzrechtlichen Vorgaben hinsichtlich des naturräumlichen Zusammenhanges zwischen Eingriff in Natur und Landschaft und Ausgleich (§§5-7 Hessisches Naturschutzgesetz).

Natur/§ 15 d-Biotop

Die Fraport AG beantragt³⁶, im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG die für die Realisierung des Vorhabens notwendigen Ausnahmen nach §15d Abs. 2 HENatG i.V.m. § 15d Abs. 1 Satz 1 zu erteilen.

20.2. Forderungen

- 20.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert, die Antragstellerin Fraport AG bei der Frage etwaiger Bannwaldrodungen entsprechend dem grundgesetzlichen Gleichbehandlungsgrundsatz und dem Willkürverbot genauso zu behandeln wie in Vergleichsfällen i.d.R. negativ beschiedene antragstellende Kommunen.

³⁵ Antragsteil A 1 Seite 33

³⁶ Antragsteil A 1 Seite 33

- 20.2.2.** Aus Gründen der Daseinsvorsorge und zur Erhaltung und Sicherung der natürlichen Ressourcen in der Region ist der Bannwald ziel- und verordnungsentsprechend zu erhalten.
- 20.2.3.** Eingriffe in § 15d-HENatG-Biotop sind zur Vermeidung einer ideellen Aufwertung in der Region verbleibender Biotop, aus Gründen der Gleichbehandlung und zur Sicherung der natürlichen Ressourcen in der Region abzulehnen.

21. Flora-Fauna-Habitat(FFH)-Richtlinie

Die Fraport AG beantragt im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG, die für die Realisierung des Vorhabens notwendigen Zulassungen nach § 34 Abs. 3 BNatSchG, § 20d Abs. 3 HENatG, Art. 6 Abs. 4 FFH-RL für die FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf. Die Fraport AG beantragt ferner im Wege der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG, die für die Realisierung des Vorhabens notwendigen Befreiungen von den einschlägigen Verboten des § 42 BNatSchG gem. § 62 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 5 der VS-RL und Art. 12 der FFH-RL.

21.1. Einwendungen

Die faunistischen und floristischen Untersuchungen belegen eine sehr hohe ökologische Wertigkeit des Untersuchungsraumes rund um den Flughafen. Das gesamte Wald- und Wiesengelände ist von der Wertigkeit her als bedeutsam im Sinne der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 (FFH Richtlinie) anzusehen. Darüber hinaus findet sich im sonstigen Untersuchungsgebiet eine FFH-relevante Ausstattung.

Hauptziel dieser Richtlinien ist es, die Erhaltung der biologischen Vielfalt zu fördern, Flächen und Arten vor negativen Veränderungen zu schützen und deren dauerhafte Erhaltung sicherzustellen.

Bestimmte natürliche Lebensraumtypen und Arten sind angesichts der Bedrohung, der sie ausgesetzt sind, als prioritär einzustufen, damit Maßnahmen zu ihrer Erhaltung zügig durchgeführt werden können. Als eine solche prioritäre Tierart wurde aktuell im NSG Mönchbruch der Eremit (*Osmoderma eremita*) nachgewiesen, der EU-weit durch die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie dem höchsten Schutz unterliegt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main wurde eine FFH-Verträglichkeitsstudie durchgeführt.³⁷ Entscheidend für die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist die erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Gebiete. Diese ist bei allen drei von der Fraport AG näher betrachteten Ausbauvarianten gegeben. Jede Ausbauvariante zerstört Lebensräume von Tieren des Anh. 1 bzw. Anh. 11 und IV der FFH-Richtlinie sowie Vogelarten des Anhangs 1 der Vogelschutzrichtlinie.

Ausweislich der vorgenannten Studie liegen im Umfeld des Flughafens naturschutzfachlich wertvolle Bereiche, die vom Land Hessen als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß der Richtlinie 92/43 EWG (FFH-Richtlinie) gemeldet wurden. Eine Aufnahme in die Kommissionsliste steht noch aus. Die Unterschutzstellung verschiedener

³⁷ Antragsteil A 2 Antragsbegründung Seite 60

Flächen im Umfeld des Flughafens als Vogelschutzgebiete im Sinne der Richtlinie 79/409 EWG (Vogelschutzrichtlinie) zeichnet sich ab. Eine einstweilige Sicherstellung dieser Gebiete im Sinne des § 18 HENatG ist erfolgt.

Die Verträglichkeit des Baus der Landebahn Nordwest mit den vorläufigen Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ ist nicht gegeben, da die Lebensraumtypen „Sandheiden mit Calluna und Genista“, „Hainsimsen-Buchenwald“, „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sand“ und die nach Anhang II FFH-Richtlinie geschützten Tierarten Bechsteinfledermaus und Hirschkäfer durch Flächen- und Funktionsverlust von Lebensräumen erheblich beeinträchtigt werden. Darüber hinaus sind die bisherigen ornithologischen Erhebungen im Rahmen des Vogelschlaggutachtens völlig ungenügend und verschweigen die besondere Relevanz für Wasservögel des Gebietes.

Dennoch wird von der Fraport AG prognostiziert, dass der Fortbestand der FFH-relevanten Arten in den betroffenen Wäldern gewährleistet ist. Diese Prognose ist nicht haltbar, weil im angrenzenden Gebiet die Populationsdichte bereits überdurchschnittlich hoch ist. Die Kapazitätsgrenze ist erreicht, ein „Umziehen“ der Tiere nicht möglich.

Eine Auswirkungsprognose ist in Bezug auf die Überlebensfähigkeit der Restpopulationen nicht vorhanden.

Nach der FFH-Richtlinie müssen alle notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um die im jeweiligen FFH-Gebiet gelegenen Lebensräume dauerhaft zu erhalten. Eine Verschlechterung ist zu vermeiden. Ein mit den Erhaltungszielen für dieses Gebiet nicht zu vereinbarendes Vorhaben, wie der ortsgebundene Ausbau des Frankfurter Flughafens, könnte zwar aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zugelassen werden, wenn ein Ausgleich für den zu erwartenden Verlust geschaffen werden kann. Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz von Natura 2000 gem. Art.6 IV FFH-Richtlinie sind aufgrund der mehrhundertjährigen Entwicklungszeiten der Wälder aber nicht möglich. Andere Ersatzmaßnahmen oder Ausgleichszahlungen sind in den FFH-Richtlinien nicht vorgesehen. Die verbindlichen Vorgaben der FFH-Richtlinien können demnach von der Fraport AG nicht erfüllt werden.

Wenn es im Erläuterungsbericht zum LBP heißt, dass der angestrebte funktionale Ausgleich insbesondere hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Fauna in bestehenden Waldflächen durch Aufwertung und Verbesserung der Biotop- und Lebensraumfunktionen gewährleistet wird, so muss die Fraport AG auch den Nachweis liefern, dass § 15 d-Biotope oder FFH-Gebiete aufgewertet werden können.

Dabei gelten ohnehin erschwerte Bedingungen bei Gebieten mit den von der Richtlinie einzeln aufgeführten prioritären Lebensräumen oder Arten, bei deren geplanter Beeinträchtigung eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen ist.

Alternativlösungen, wie sie Art.6 IV FFH-Richtlinien fordert, wurden nicht geprüft. Dies nachzuholen wird hiermit eindringlich eingefordert.

21.2. Forderungen

- 21.2.1.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt in Bezug auf die FFH- und IBA-Verträglichkeit die Einholung einer Stellungnahme der Europäischen Kommission.

- 21.2.2.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die Feststellung, dass der ortsgebundene Ausbau des Flughafens Frankfurt Main kein wesentliches öffentliches Interesse im Sinne der FFH-Richtlinie darstellt.
- 21.2.3.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt beantragt die Feststellung der Unverträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der FFH-Richtlinie bzw. der betroffenen FFH- und IBA-Gebiete.
- 21.2.4.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt gemäß Art.6 IV FFH-Richtlinien die Prüfung von Alternativlösungen.

22. Umweltverträglichkeitsstudie

Primäre Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist es, die wesentlichen Grundlagen für die Zusammenstellung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des geplanten Flughafenausbaus zu erarbeiten bzw. zusammenzuführen (vgl. § 6 Abs.1 Satz 1 UVPG). Die darauf aufbauende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) soll gemäß § 1 UVPG zur wirksamen Umweltvorsorge sicherstellen, dass Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Dabei erfasst die UVP nach § 2 Abs. 1 UVPG die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Aus Sicht der Fraport AG stellen die zur Planfeststellung beantragte Landebahn Nordwest, eine Landebahn Nordost und auch eine Start- und Landebahn Süd zumutbare Alternativen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr.5 UVPG sowie Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie 4 und § 20d Abs.3 HENatG dar. Externe Standortalternativen, die eine Nutzung zusätzlich zu entwickelnder, bereits bestehender bzw. neu zu schaffender Flugplätze außerhalb des bisherigen Standortes vorsehen, bewertet die Fraport AG im Hinblick auf das Planungsziel nicht als zumutbare Alternativen.³⁸

Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte im Raumordnungsverfahren im Jahre 2002 festgestellt, die Varianten Nordwest und Nordost seien - anders als die Variante Süd - unter Lärmgesichtspunkten als raumverträglich anzusehen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt teilt diese Ansicht nicht. Sie hält die im Raumordnungsverfahren untersuchten Varianten Nordwest und Nordost, besonders unter Berücksichtigung der Kriterien Siedlungswesen und Bevölkerung, für raumunverträglich. Beide Varianten würden erhebliche Konflikte erzeugen. Entwicklungsziele aus der Raumordnungs- und Flächennutzungsplanung könnten nicht eingehalten werden.

Die nun von der Antragstellerin Fraport AG vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie baut auf den bereits fehlerhaften Ergebnissen der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung auf und verstärkt deren negativen Effekte.

³⁸ C Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach UVPG Seite 157

22.1. Einwendungen

22.1.1. Schutzgut Mensch

Nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt genügt die Planung der Fraport AG nicht einmal den unzureichenden Anforderungen der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt. Aufgrund der Antragsunterlagen ist eine Minimierung der Lärmbelastung für die Bevölkerung nicht gewährleistet. Dies betrifft sowohl die Wohnbevölkerung, besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppen als auch die Beschäftigten. Darüber hinaus werden nicht alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes wie das „kontinuierliche Sinkflugverfahren (continuous descent approach)“, eine Lärmkontingentierung, eine Beschränkung der Flugbewegungszahl sowie die sonstigen im „Anti-Lärm-Pakt“ der Mediation enthaltenen Maßnahmen in die Untersuchungen der Fraport AG eingestellt. Schließlich fehlt es an einer eingehenden und korrekten Untersuchung der zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen.

Selbst unter diesen unzulänglichen Prämissen muss aber die im Auftrag der Fraport AG erstellte Umweltverträglichkeitsstudie bei Realisierung der Nordwestvariante erheblich gesteigerte Lärmauswirkungen einräumen.

So ist nach den Erkenntnissen des Gutachtens G 1³⁹ im Planungsfall das Schutzziel „Vermeidung von Kommunikationsstörungen (außen)“ tiefgreifend betroffen.

Wohnbevölkerung - Bewertungsergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche am Tag (Schutzziel „Vermeidung von Kommunikationsstörungen (außen)“)

Bewertung ¹	Ist-Situation Anzahl betroffener Personen	Prognosenullfall Anzahl betroffener Personen	Planungsfall Anzahl betroffener Personen
Überschreitung des KT „Vermeidung von Kommunikationsstörungen (außen)“ (L _{eq 16 h} = 62 dB(A))	659	513	1.867
Überschreitung des PR „Vermeidung von Kommunikationsstörungen (außen)“ (L _{eq 16 h} = 59 dB(A))	24.636	22.406	36.877
jedoch Unterschreitung des KT „Vermeidung von Kommunikationsstörungen (außen)“			

¹ KT – Kritischer Toleranzwert
PR – Präventiver Richtwert

40

Die Auswirkungen im Bereich des Schutzzieles „Kommunikation“ sind im Vergleich von Prognosenullfall und Planungsfall eklatant.

³⁹ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 25

⁴⁰ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 26

Während der Prognosenullfall trotz verstärkter Flugbewegungen den Gesetzen der Logik zuwider zu einer Unterschreitung der bisherigen Belastung führt (- 22,15% beim KT und - 9,05% im PR), kommt es beim Planungsfall zu einer erheblichen Mehrbelastung von + 383,31% im KT und + 49,69% im PR.

Tab. 1-4⁴¹ zeigt die Bewertungsergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche in der Nacht (Schutzziel „Vermeidung von Schlafstörungen“) für die Wohnbevölkerung.

Wohnbevölkerung - Bewertungsergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche in der Nacht (Schutzziel „Vermeidung von Schlafstörungen“)

Bewertung ¹	Ist-Situation	Prognosenullfall	Planungsfall
Pegelwert Nacht			
Überschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“ ($L_{\max 22-6 h} = 6 \times 75$ dB(A))	1.812	6.159	11.125
Überschreitung des PR „Vermeidung von Schlafstörungen“ ($L_{\max 22-1 h} = 8 \times 71$ dB(A) und/oder $L_{\max 1-6 h} = 5 \times 68$ dB(A)) jedoch Unterschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“ ($L_{\max 22-6 h} = 6 \times 75$ dB(A))	27.744	38.030	44.261

¹ KT – Kritischer Toleranzwert
PR – Präventiver Richtwert

Im Planungsfall steigt die Betroffenheit im KT um das 6,13-fache gegenüber dem Prognosenullfall (3,4-fach).

Wohnbevölkerung^{1,2} - Prognoseergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche am Tag (Schutzziele „Vermeidung von Gesundheitsschäden / Krankheiten“, „Vermeidung erheblicher Belästigungen“, „Vermeidung von Kommunikationsstörungen“)

Kriterium	Pegelstufe Nr.	Ist-Situation	Prognosenullfall	Planungsfall
Pegelwert Tag				
Anzahl Personen innerhalb der Umhüllenden aus $L_{\text{eq}(3)\text{Tag}} = 70$ dB(A) und $L_{\max} = 19 \times 99$ dB(A)	1	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit
Anzahl Personen innerhalb der Umhüllende aus $L_{\text{eq}(3)\text{Tag}} = 65$ dB(A) und $L_{\max} = 25 \times 90$ dB(A)	2	Keine Betroffenheit	9	Keine Betroffenheit

⁴¹ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 28

Kriterium	Pegelstufe Nr.	Ist-Situation	Prognosenullfall	Planungsfall
Pegelwert Tag				
Anzahl Personen innerhalb $L_{eq(3)Tag} = 62 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1+2	3	659	513	1.867
Anzahl Personen innerhalb $L_{eq(3)Tag} = 59 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1+2+3	4	24.636	22.406	36.877

- ¹ Im Gutachten G11 Wohn- und Wohnumfeldfunktion wurden Daten zu Haupt- und Nebenwohnsitz erhoben. Im Rahmen der UVS werden nur die Daten der Hauptwohnsitze dargestellt und ausgewertet. Hierdurch wird eine Doppelberücksichtigung vermieden.
- ² Ausgewertet werden die Personendaten des Bestands. Daten zu Zuwachs und Nachverdichtung sind in Gutachten G11 und Anhang III.1.1 der UVS dargestellt (zur Erläuterung siehe Kap. 1.4.2.2.1 Erfassung der Bevölkerungszahlen)

Dies ergibt in der Pegelstufe 1+2 im Prognosenullfall ein Minus von 22,15%, aber im Planungsfall ein Plus von 183%; in der Pegelstufe 1+2+3 im Prognosenullfall ein Minus von 9,05%, aber im Planungsfall ein Plus von 46,69 %.

Wohnbevölkerung¹ - Prognoseergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche in der Nacht (Schutzziel „Vermeidung von Schlafstörungen“)

Kriterium	Pegelstufe Nr.	Ist-Situation	Prognosenullfall	Planungsfall
Pegelwert Nacht				
Anzahl Personen innerhalb der Kontur $L_{max 22-6 h} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$	1	1.812	6.159	11.125
Anzahl Personen innerhalb der Umhüllende aus $L_{max 22-6 h} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}^2$ und $L_{max 22-1 h} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{max 1-6 h} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1	2	27.744	38.030	44.261

- ¹ Im Gutachten G11 Wohn- und Wohnumfeldfunktion wurden Daten zu Haupt- und Nebenwohnsitz erhoben. Im Rahmen der UVS werden die Daten der Hauptwohnsitze dargestellt und ausgewertet, um eine Doppelberücksichtigung zu vermeiden.
- ² Aufgrund der besonderen Charakteristik der Maximalpegelhäufigkeitskriterien ist es in seltenen Fällen möglich, dass die Kontur $L_{max 22-6 h} 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ bereichsweise über die Kontur $L_{max 22-1 h} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ oder die Kontur $L_{max 1-6 h} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ hinausragt. Aus diesem Grund wurde hier die Umhüllende aus allen drei Konturen gebildet.

42

Hieraus resultiert in der Pegelstufe 1 im Prognosenullfall ein Plus von 231,9 % und im Planungsfall ein Plus von 513,96%; in der Pegelstufe 2 im Prognosenullfall ein Plus von 37,07 %, aber im Planungsfall ein Plus von 59,53 %.

Insgesamt sind infolge der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in der Nacht hinsichtlich der Wohnbevölkerung erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.⁴³

Bei den besonders schutzbedürftigen Bevölkerungsgruppen kann eine Überschreitung der von den Gutachtern der Fraport AG als zumutbar betrachteten Lärmwerte teilweise nur durch realitätsferne Unterstellungen vermieden bzw. begrenzt werden.

So wird z. B. bei der lärmmedizinischen Beurteilung davon ausgegangen, dass im Regelfall der Unterricht bei geschlossenen Fenstern stattfindet und in den Unterrichtspausen Stoßlüftungen bei voll geöffneten Fenstern erfolgen. Nur unter diesen jedenfalls bei warmer Witterung fehlerhaften Prämissen wird an keiner Schule der Wert $Leq(3) = 65$ dB(A) (Mittelungspegel) erreicht oder überschritten.⁴⁴

Für die Kindertagesstätten (Kitas)⁴⁵ ist gemäß G12.1 und G12.2 der Innenmittelungspegel von 36 dB(A) anzuwenden. Dieser Wert wird insbesondere mit der Ruhezeit in Ganztageskindergärten begründet. Die Gutachter müssen einräumen, dass bei sieben der Kindergärten (Flö 02, Flö 04, Nau 02, Nau 07, Neu 07, Rau 02, Rau 03) der Pegel von 36 dB(A) in der ein- bis zweistündigen mittäglichen Ruhezeit auch bei geschlossenem Fenster mit einer Dämmwirkung von 25 dB(A) im Planungsfall überschritten wird. Ein Aufenthalt der Kinder beim Spielen im Freien und die hierbei eintretenden Kommunikationsstörungen werden von den Gutachtern hierbei nicht mit der gebührenden Beachtung in die Untersuchung eingestellt.

Die Bewertung der Altenpflegeheime⁴⁶ erfolgt mittels der Präventiven Richtwerte $L_{max,Tag} = 25 \times 66$ dB(A) außen (bei gekippten Fenstern) bzw. $L_{max,Tag} = 25 \times 76$ dB(A) außen (bei geschlossenen Fenstern) und $L_{max,Nacht} = 13 \times 60$ dB(A) außen (bei gekippten Fenstern) bzw. $L_{max,Nacht} = 13 \times 70$ dB(A) außen (bei geschlossenen Fenstern).

Insgesamt sind selbst unter diesen eingeschränkten Vorgaben infolge der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in besonders schutzbedürftigen Bereichen am Tag und in der Nacht erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten.⁴⁷

Dies verdeutlicht auch die nachstehende Tabelle:

⁴³ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 29

⁴⁴ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 29

⁴⁵ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 30

⁴⁶ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 30

⁴⁷ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 30

Nutzer besonders schutzbedürftiger Bereiche¹ - Prognoseergebnisse zu den Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräusche am Tag

Kriterium	Pegelstufe Nr.	Ist-Situation	Prognosenullfall	Planungsfall
Pegelwert Tag				
Anzahl Personen innerhalb der Umhüllenden aus $L_{eq(3)Tag} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{max} = 19x99 \text{ dB(A)}$	1	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit
Anzahl Personen innerhalb der Umhüllende aus $L_{eq(3)Tag} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{max} = 25x90 \text{ dB(A)}$	2	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit	Keine Betroffenheit
Anzahl Personen innerhalb $L_{eq(3)Tag} = 62 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1+2	3	Keine Betroffenheit	66	Keine Betroffenheit
Anzahl Personen innerhalb $L_{eq(3)Tag} = 59 \text{ dB(A)}$ minus Anzahl der Personen innerhalb der Pegelstufe 1+2+3	4	2.076	3.150	3.344

¹ Ausgewertet werden die Personendaten des Bestands. Daten zu Zuwachs und Nachverdichtung sind in Gutachten G11 und Anhang III.1.1 der UVS dargestellt (zur Erläuterung siehe Kap. 1.4.2.2.1 Erfassung der Bevölkerungszahlen)

Im Prognosenullfall ist also bei der Pegelstufe 4 mit einem Anstieg von 51,73% und im Planungsfall von 61,07% zu rechnen.

In der übergreifenden Betrachtung der verschiedenen Geräuscharten heißt es:

Überschreiten die fluglärmbedingten Geräusche am Tage den Präventiven Richtwert von $L_{eq} = 62 \text{ dB(A)}$ bzw. nachts die für das Zwei-Scheibenmodell angegebenen Maximalpegelhäufigkeiten, so besteht grundsätzlich Handlungsbedarf.⁴⁹

In der Synopse (Griefahn et al. 2002) werden für die Zweiteilung der Nacht, die auch für den Flughafen Frankfurt Main Anwendung findet, $L_{max,22-1h} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{max,1-6h} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ vorgeschlagen. Treten im ersten Teil der Nacht 4 (8/2) und mehr Ereignisse von mindestens 71 dB(A), im zweiten Teil der Nacht 2,5 (5/2) und mehr Ereignisse mit einem L_{max} von mindestens 68 dB(A) durch flugbetriebsbedingten Lärm auf, so ist laut Synopse zu prüfen, ob der nächtliche Landverkehrslärm als gegenüber der Maximalpegelbetrachtung sekundär zu bewertendes Kriterium dort $L_{eq,Nacht} = 49 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschreitet (Beurteilungswert für den Neubau oder für wesentliche Änderungen von Straßen nach 16. BImSchV). Trifft dies zu, ist ein potenzieller Konfliktpunkt vorhanden.⁵⁰

⁴⁸ Gutachten G 1 UVS und LBP Teil III Seite 57

⁴⁹ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 36

⁵⁰ Gutachten G 1 Teil V Ergebnisteil UVS Seite 37

Wie die nachstehende Tabelle zeigt, muss selbst die Fraport AG derartige Konfliktschwerpunkte einräumen:

Tab. 1-8: Konfliktschwerpunkte durch flugbetriebsbedingte Geräuschimmissionen

	Besonders schutzbedürftige Bereiche	Wohnbevölkerung
Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräuschimmissionen am Tag	Keine neuen bzw. zusätzlichen Belastungen (Planungsfall gegenüber Prognose-nullfall)	Neue bzw. zusätzliche Belastungen (Planungsfall gegenüber Prognose-nullfall) in Flörsheim, Nauheim, Neu-Isenburg und Raunheim (Überschreitung PR „Vermeidung erheblicher Belästigungen“ / Unterschreitung PR „Vermeidung von Gesundheitsschäden / Krankheiten“ bzw. KT „Vermeidung erheblicher Belästigungen“)
Auswirkungen durch flugbetriebsbedingte Geräuschimmissionen in der Nacht	Neue bzw. zusätzliche Belastungen (Planungsfall gegenüber Prognose-nullfall) in einer Altenpflegeeinrichtung in Nauheim (Überschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“) und Frankfurt (Überschreitung des PR „Vermeidung von Schlafstörungen“ / Unterschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“)	Neue bzw. zusätzliche Belastungen (Planungsfall gegenüber Prognose-nullfall) durch Überschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“ in Nauheim, Neu-Isenburg, Rüsselsheim, Trebur und Weiterstadt. Des Weiteren neue bzw. zusätzliche Belastungen (Überschreitung des PR „Vermeidung von Schlafstörungen“ / Unterschreitung des KT „Vermeidung von Schlafstörungen“) in deutlichem Ausmaß in Darmstadt, Frankfurt, Nauheim, Neu-Isenburg, Rüsselsheim und Weiterstadt.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt bekräftigt in Anbetracht des vorstehenden Befundes ihre bisherige Position und weist die bisher vorgelegten Gutachten, das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und die Inhalte des Scoping-Papieres für die Umweltverträglichkeitsstudie zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main als unvollständig und unbrauchbar zurück. Der Gesundheit des Menschen kommt höchste Bedeutung zu. Diesem Grundsatz wird in zahlreichen Gesetzen und Verordnungen Rechnung getragen (Grundgesetz, Bundesimmissionsschutzgesetz, Verkehrslärmschutzverordnung u. a.). Das Wohnumfeld genießt als Raum, in dem sich Menschen in der Regel über lange Zeiträume aufhalten und der als wesentlicher Ort der Rekreation des Menschen genutzt wird, besonderen Schutz. Diesen Schutz fordert die Wissenschaftsstadt für ihre Bevölkerung ein.

Die Vertreter der Wissenschaftsstadt Darmstadt haben bereits im Mediationsverfahren deutlich gemacht, dass die Stadt den Ausbauplänen ablehnend gegenüber steht, wenn diese gegenüber dem Ist-Zustand mit einer noch größeren Belastung der Bewohner der nördlichen Stadtteile Darmstadts durch erhöhten Fluglärm einher gehen.

Eine seriöse Überprüfung der Südbahn-Variante mit der Option des Rückbaus der Startbahn West, gleichberechtigt neben der Überprüfung der anderen Varianten, wurde von der Wissenschaftsstadt Darmstadt nach dem Ergebnis des Mediationsverfahrens und den Beschlüssen des regionalen Dialogforums für selbstverständlich gehalten. Eine fundierte Überprüfung hat jedoch bislang nicht stattgefunden. Dies muss unbedingt nachgeholt werden.

Eine weitere Landebahn im Norden des Flughafens wird zu einer wesentlich höheren Abflugfrequenz auf der Startbahn West führen. Dies ist für die Bürgerinnen und Bürger der nördlichen Stadtteile Darmstadts völlig unzumutbar. Dies gilt jedenfalls dann, wenn die gebündelte südöstliche Abflugroute unverändert bleiben sollte.

Ein weiterer gravierender Fehler liegt in der fehlenden Betrachtung der sogenannten externen Ausbauvarianten:

- Entwicklung eines bestehenden internationalen Flughafens zu einem HUB-fähigen Flughafen
- Neubau eines internationalen Verkehrsflughafens
 - in der Region
 - außerhalb der Region
- Aufbau eines Flughafenetzes mit Entlastungs- und Ergänzungsfunktion.

Genau das Fehlen der Betrachtung und Prüfung solcher die Region mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit entlastender externer Alternativen war bereits Gegenstand der Kritik der Wissenschaftsstadt Darmstadt an der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren. Diese Kritik wird nun an dieser Stelle wiederholt.

Die seitens der Stadt Darmstadt eingeforderten externen Alternativen zum Ausbau sind eingehend zu prüfen. Ohne diese Prüfung liegt ein Verstoß gegen die Ziele des Raumordnungsgesetzes und des UVPG vor.

Als weitere Versäumnisse der vorliegenden UVS zum Planfeststellungsverfahren sind anzumerken :

- die Setzung von ökonomisch bedingten und als unveränderbar eingestuftem Prämissen;
- die Variantenreduzierung auf eine Ausbauvariante;
- die als unveränderbar behandelten Flugroutenfestsetzungen;
- das Festhalten an in der Umsetzung noch unklaren Prämissen (Nachtflugverbot);
- die fehlerhafte Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht.

Im bisherigen Verfahren sind abweichend von dem Mediationsergebnis nur Ausbauvarianten eingebracht worden, welche auf die Zustimmung der Fraport AG treffen. Dabei wurde vor allem der Umstand vernachlässigt, dass die Südbahnvarianten – so wie sie in der Mediation diskutiert worden sind – einen Wegfall der Startbahn 18 West zum Inhalt hatten. Dies hätte beträchtliche Verbesserungen der Lärmsituation, insbesondere im Süden der Region, bewirkt. Ferner war in den ursprünglichen Südbahnvarianten von einer Aufforstung der weggefallenen Startbahn 18 West ausgegangen worden, was der Ausgleichs- und Waldbilanz zu Gute käme.

Insofern wird die im Planfeststellungsverfahren vorgelegte „Auswahl“ einer einzigen Ausbauvariante Nordwest seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht als ernsthafter Versuch gewertet, die vor allem für das Schutzgut Mensch umweltverträglichsten Varianten zu prüfen.

Es kann auch nicht akzeptiert werden, dass sämtlichen Bewertungen und Berechnungen eine unveränderlich erscheinende Routenfestlegung (An- und Abflugrouten) zu Grunde liegt. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt vertritt schon lange die Auffassung, dass die Route 18-KNG beileibe nicht die Idealroute für eine Minimum-Noise-Route darstellt. So

ist z.B. der Abstand zwischen Wixhausen und Erzhausen größer als der zwischen Arheilgen und Wixhausen.

Im Mediationsverfahren, aber auch derzeit im Regionalen Dialogforum, sind An- und Abflugrouten in der Diskussion (Streuung, Rotation), welche die derzeitigen Routenfestlegungen hinterfragen. Wie die Fraport AG von einer Unumstößlichkeit der Routenfestlegung auszugehen, insbesondere für den Prognosehorizont 2015, ist nach alledem nicht vertretbar und falsch.

Es wird in den Unterlagen ferner nicht ausreichend dargelegt, warum nur eine Vorhabensalternative (Ausbau NW) und keine weiteren aus den vorab untersuchten Möglichkeiten für den Ausbau geeignet sind. Wie bereits mehrfach ausgeführt ist auch das von der Fraport AG für die Zeit von 23.00 – 05.00 Uhr beantragte Nachtflugverbot nicht geeignet, die Nachteile der Nordwestbahn zu kompensieren.

Bemängelt wird schließlich auch der Versuch der Fraport AG, auf der Grundlage einer Vorhabensbeschreibung die umweltrelevanten Projektwirkungen abzuschätzen. Dies erfolgt in diesem Verfahrensschritt lediglich für eine eingebrachte Ausbauvariante „Nordwest“, ergänzt um eine „Prognose-Null-Fall-Betrachtung“. Die Fraport AG geht dabei abweichend von den allgemein anerkannten Grundsätzen zum Vollzug einer UVS/UVP nicht von der sogenannten „Null-Variante“ aus, sondern schafft das Konstrukt eines „Prognose-Nullfalles“, welches genauer betrachtet bereits eine Ausbauvariante darstellt (Optimierung des bestehenden Bahnsystems und Neubau eines Terminals).

Der tatsächliche Planungsfall Null, so wie er Ausgangspunkt einer jeden UVS/UVP sein soll, wird in die Prüfung nicht eingestellt. Damit liegt ein weiterer eklatanter Verstoß gegen Wesen und Grundzüge der UVP vor.

Die Untersuchung der Auswirkungen auf Naherholungsbereiche erweist sich ebenfalls als unzureichend. Das Gutachten befasst sich weder mit den Auswirkungen auf Naherholungsgebiete in Flughafennähe noch berücksichtigt es den verstärkten Druck auf die nach einem Ausbau verbleibenden unbeeinträchtigten Naherholungsgebiete der Region.

Insbesondere die Wertung der Erholungsflächen im Gemarkungsbereich Darmstadt wird in Anbetracht der Bedeutung der Wissenschaftsstadt Darmstadt als Oberzentrum verkannt.

Die Erholungsräume § VII, 3 VIII, 3 IX, 3 X, 6 B I, 6 B II, 6 B V, 6 B VI, 6 B VII, 7 B I, 7 B II, 7 B III, 8 A V weisen sehr hohen Erholungswert auf und sind gekennzeichnet durch das Vorhandensein höchstwertiger Biotope und Landschaftsteile, was sich folgerichtig in den Erholungsqualitäten in Tabelle 2-14⁵¹ darstellt.

Es ist mehr als verwunderlich und nicht nachvollziehbar, dass in Darmstadt weder im Prognosefall noch im Ausbaufall bei einer Steigerung der Flugbewegungszahlen ein Gebiet an Erholungswert verlieren soll.

Im Landschaftsschutzgebiet „Landschaftsteile in der Stadt Darmstadt“ kommt es angeblich zu einer geringen Zunahme der durch Geräuschmissionen beeinträchtigten Fläche, allerdings ändere sich hierdurch nicht die Einstufung in die Wertstufen nach Tab. 2-4.

⁵¹ Gutachten G 1 UVS und LBP Teil III Seite 163 ff.

Das Landschaftsschutzgebiet sei sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall wenig durch Geräusche beeinträchtigt, d.h. dass weniger als 25 % des Landschaftsschutzgebietes in den betrachteten Prognosefällen einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von $L_{eq}(3), 16h > 57 \text{ dB (A)}$ Tagwert für flugbetriebsbedingte Geräusche aufweisen würden (vgl. Tab. 2-24).⁵²

Der Bezug (25% auf das gesamte LSG Darmstadt) ist irreführend. Fakt ist, dass die unter Landschaftsschutz stehenden und vor allem der Erholung dienenden Flächen im Norden Darmstadts in den Ortsteilen Arheilgen, Wixhausen und Kranichstein zu nahezu 100 % mit einem Lärmteppich von oben belegt werden.

Im Übrigen sind nicht die korrekten Flächen des 2004 novellierten Landschaftsschutzgebietes mit seinen erheblichen Erweiterungen berücksichtigt worden. Die Darstellung und Auswertung ist demnach als falsch zurückzuweisen.

22.1.2. Schutzgüter Pflanzen und Tiere

Aus den von der Fraport AG eingereichten Unterlagen ergibt sich für die Ausbauvariante Nordwest ein Waldverlust von 354 ha (davon 303 ha Bannwald und 26 ha isolierte Waldinseln). Dies sind exorbitante Zahlen, die sogar den Waldverlust durch die Startbahn West deutlich übersteigen. Die Abholzung wertvoller Waldbereiche wird in der Region zu einer erheblichen Beeinträchtigung u.a. der Erholungs- und Luftreinhaltungsfunktion sowie der Lärm- und Sichtschutzfunktion des Waldes führen. Diese Beeinträchtigung ist nach Ansicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht ausgleichsfähig.

Zum Thema Wald wird gefordert, dass die ökosystemaren Auswirkungen eines Ausbaus auf den Wald der Region dargestellt werden und eine Abschätzung der Veränderung des Waldes und seiner Zukunftsperspektiven erfolgen soll. Dieser Forderung wird die bislang vorgelegte Waldsynopse nicht gerecht, weil die einzelnen Faktoren, die das Ökosystem Wald komplex beeinflussen, nicht dargestellt werden und eine Bewertung der Änderung der Waldfunktion in der Region nicht vorgenommen wird. Dies muss auf jeden Fall nachgeholt werden.

Detaillierte Darstellungen von Verschneidungseffekten, den Veränderungen der Grundwasserverhältnisse, Eintrag von Luftschadstoffen und die Folgewirkung wie Eutrophierung und Versauerung sowie Einfluss von Klima und Witterung fehlen. Die eigentliche Aufgabe einer Waldsynopse ist nicht bewältigt und damit nachzuholen.

Nach den vorliegenden Planungen sind ein Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen im Wald geplant. Hiernach sind insbesondere Nutzungsaufgaben in mittelalten Waldbeständen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beabsichtigt. Aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist jedoch ausschließlich die Nutzungsaufgabe in alten Waldbeständen als sinnvoll zu erachten. Mittelalte Waldbestände werden nicht als hiebreif eingestuft, sodass die Altholzphase frühestens in 50 – 60 Jahren erreicht wird.

Als weitere Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme ist der Aufbau eines gestuften Waldrandes entlang vorhandener Waldbestände beabsichtigt. Nach § 16 Absatz 2 Hess. Forstgesetz (HFG) ist der Waldeigentümer verpflichtet, für den Aufbau biologisch gesunder Waldaußenränder im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu sorgen. Im

⁵² Gutachten G 1 UVS und LBP Teil III Seite 207

weiteren Verfahren wäre zu klären, ob der Waldrandaufbau gem. Hess. Forstgesetz nicht bereits eine gesetzliche Verpflichtung des Waldeigentümers darstellt.

Zur Bewertung ist von der Fraport AG die Ausgleichsabgabenverordnung (AAV) herangezogen worden. Diese ist aber für Planungsverfahren nicht konzipiert, sondern kommt nur bei der Beurteilung von Einzelbauvorhaben zum Tragen. Der von der Fraport AG gewählte Ansatz muss daher als methodisch falsch verworfen werden.

Wenn dennoch bei der Beurteilung eines Planungsverfahrens die Ausgleichsabgabenverordnung angewandt wird, so muss dies zumindest im Einklang mit den geltenden normativen Regelungen erfolgen.

Nach den Vorgaben der Ausgleichsabgabenverordnung kommt eine Zusatzbewertung nur dann in Betracht, wenn das Verfahren zu einer offenbar falschen oder erheblichen unvollständigen Bewertung führt. Gemäß Ziffer 2.3 der AAV wird in diesen Fällen ein Korrektur Zu-/Abschlag bis zu 10 Punkten je Quadratmeterzuschlag oder -abschlag vergeben. Die vorliegenden Bilanzierungen (Gutachten G1, Anhang IV.1) bringen sowohl im Bestand als auch in der Ausgleichsplanung Abschläge bis zu 25% zum Ansatz. Wie bereits erwähnt geht die AAV nur von Zuschlägen und Abschlägen bis zu 10 Punkten je Quadratmeter aus, die Reduzierung der Punkte in Höhe von 25% ist durch die gültige Ausgleichsabgabenverordnung nicht gedeckt.

Als Einzelbewertung wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Zusatzbewertung gemäß AAV im Maßnahmebereich „ehemaliges Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf“ gesehen. Bei dieser Maßnahme im ehemaligen Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf wird eine bisher unzugängliche Fläche durch Rückbau der Einfriedungen und anderer Maßnahmen einer landschaftsgebundenen Erholungsnutzung wieder zugänglich gemacht. Für diese Maßnahme wird die gesamte Fläche von mehr als 1 Mio. m² mit 10 Zusatzpunkten pro m² aufgewertet. Eine derartige Aufwertung für die gesamte Fläche wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt als unzulässig erachtet.

Als zusätzliche Ausgleichsmaßnahme ist die Entwicklung von Zweckstrauchheiden (Calluna-Heiden) auf Freiflächen über Einsaat mit gebietsheimischem Saatgut beabsichtigt. Die Ausgleichsabgabenverordnung sieht den entsprechenden Biotoptyp 0.7.100 (B) lediglich als Ausgleichs-/Ersatztyp durch Entbuschungsmaßnahmen geeigneter Flächen vor. Auch wenn der Gutachter zum Teil hier einen geringeren Korrekturabschlag vorgenommen hat, ist nach der Ausgleichsabgabenverordnung ein anderer Biotoptyp zum Ansatz zu bringen. Die Anwendung mit „B“ sowie „(B)“ gekennzeichnete Nutzungstypen als Ausgleichsbewertung findet sich im gesamten Gutachten. Diese Nutzungstypen sind regelmäßig ausschließlich für die Bewertung vorhandener Zustände (Bestand) bzw. unter bestimmten Voraussetzungen zur Bewertung von Ausgleichs-/und Ersatzmaßnahmen heranzuziehen.

Die Beispiele zeigen, dass die Vorgaben der AAV nicht beachtet werden. Eine exakte Einzelprüfung sämtlicher Positionen halten wir für aufgrund der ökologischen Wertigkeit des Gebietes für notwendig.

Ergänzende Anmerkungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zur allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG finden sich in **Anlage 29**, auf die abschließend verwiesen wird.

22.2. Forderungen

- 22.2.1.** Die landesplanerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt muss als ungültig angesehen werden, weil sie ihre zustimmenden Aussagen auf den zwischenzeitlich nicht mehr existenten Landesentwicklungsplan und den gleichfalls für nichtig erklärten Regionalplan begründet. Es ist demzufolge eine neue landesplanerische Beurteilung vorzunehmen.
- 22.2.2.** Den Vorgaben der derzeitigen landesplanerischen Beurteilung entsprechend sind alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes in die Überlegungen einzubeziehen; hierzu gehören u. a. das „kontinuierliche Sinkflugverfahren (continuous descent approach)“, eine Lärmkontingentierung und eine Beschränkung der Flugbewegungszahl sowie die sonstigen im „Anti-Lärm-Pakt“ der Mediation enthaltenen Maßnahmen.
- 22.2.3.** Die bislang vorgelegten Gutachten, das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und die Inhalte des Scoping-Papieres für die UVS zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main sind als unvollständig und unbrauchbar zurück zu weisen.
- 22.2.4.** Es muss eine seriöse Überprüfung der Südbahn-Variante mit der Option des Rückbaus der Startbahn West, gleichberechtigt neben der Überprüfung der anderen Varianten, stattfinden.
- 22.2.5.** Die seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt bereits zum Raumordnungsverfahren eingeforderten externen Alternativen (Flughafensystem Erbenheim, Hahn u.a.) zum Ausbau sind eingehend zu prüfen.
- 22.2.6.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert die konsequente, rechts- und verfahrensfehlerfreie Anwendung der Ausgleichsabgabenverordnung bei der Bewertung des Eingriffes.
- 22.2.7.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine neue Untersuchung und Bewertung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs.
- 22.2.8.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine gutachterliche Auseinandersetzung mit der Frage, wie sich der Fluglärm künftig auf Erholungsgebiete, insbesondere im Norden Darmstadts auswirkt, wobei die Bedeutung der Stadt als Oberzentrum angemessen zu würdigen ist.
- 22.2.9.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert zum Beweis der Behauptung, dass die Zunahme der Geräuschbelastung um eine Stufe nicht zu einer Veränderung der Erholungsqualität führen würde, entsprechende Untersuchungen mechanischer und medizinischer Art.
- 22.2.10.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine der Bedeutung der Stadt als Oberzentrum angemessene und dem neuesten Verordnungsstand entsprechenden Würdigung der im Norden gelegenen Landschaftsschutzgebiete, insbesondere die Korrektur der LSG-Flächen mit Überarbeitung der darauf abzielenden Gutachten.

- 22.2.11.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert im Interesse der Rechtssicherheit und aus Gründen der Gleichbehandlung (z.B. im Falle des Eingriffes in „eigene“ FFH-Gebiete) eine Erklärung, weshalb einerseits zum FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald die Erhaltungsziele dargestellt sind und Lebensraumtypen des Anhang 1 der FFH-Richtlinie und Tierarten des Anhang 2 der FFH-Richtlinie festgestellt werden, diese aber andererseits nicht als signifikant eingestuft und deswegen nicht als Erhaltungsziele bewertet wurden. Dasselbe gilt für das FFH-Gebiet „Mark- und Grundwald“ zwischen Rüsselsheim und Walldorf, dort besonders für die Große Moosjungfer.
- 22.2.12.** Der Fraport AG ist aufzugeben, stichhaltig die Möglichkeiten darzulegen, Geräuschimmissionen aktiv oder passiv einzudämmen und dies mit einer rechtverbindlichen Erklärung zur Umsetzung zu versehen. Die Kosten sind der Fraport AG aufzugeben.
- 22.2.13.** Aufgrund des derzeit offen liegenden Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Südhessen betrachtet die Stadt Darmstadt eine exakte Erfassung durch verschiedene Messstationen für unabdingbar. Diese müssen auch die Tageswerte aufzeigen. Anrainerstädte wie Darmstadt müssen ebenfalls Messstationen in ihren Wohngebieten erhalten, um mögliche Gesundheitsgefährdungen durch den künftigen Betrieb des Flughafens Frankfurt Main frühzeitig zu erkennen.
- 22.2.14.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verlangt eine Neubewertung der ökosystemaren Auswirkungen auf die regionalen Waldgebiete. Soweit zur Aufforstung eine Alternative in der Domäne Hunsrück herangezogen wird, muss diese als fachlich ungeeignet verworfen werden.
- 22.2.15.** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert eine intensive Überprüfung des Ausbaivorhabens anhand des durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Grundrechts auf Eigentum und des Grundrecht jedes Menschen auf Leben und körperliche Unversehrtheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Berghäuser
Rechtsanwalt