

**Wesentliche Ergebnisse
der Einwendungen im
Planfeststellungsverfahren
für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main**

Vorbemerkung

Mit Schriftsätzen vom 01.03.2005 wurden für die von uns vertretenen Einwender (Städte, Gemeinden, kommunale Betriebe und Private) umfangreiche Einwendungen erhoben. Den Einwendungen waren wiederum umfangreiche fachliche Stellungnahmen und Gutachten beigelegt. Aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen hat der Naturschutz besonders breiten Raum eingenommen. Nachfolgend werden diese Einwendungen zusammengefasst und „allgemein verständlich“ wiedergegeben. Der vollständige Inhalt der Einwendungsschriftsätze ergibt sich aus der beigelegten Gliederung und dem beigelegten Verzeichnis der allgemeinen Anlagen. Die Gliederung der nachfolgenden Zusammenfassung richtet sich aus Gründen der Übersichtlichkeit nach dem Einwendungsschriftsatz. Er beschränkt sich auf Teil C rechtliche Beurteilung.

1. Verfahrensfragen

Das Verfahren verstößt gegen grundlegende Vorschriften des Verwaltungsverfahrenrechts. Als wichtigste Kritikpunkte sind hervorzuheben:

1.1 Die Verlegung der Okriftelerstraße und der Ausbau der BAB A 5 sind keine notwendigen Folgemaßnahmen nach § 75 Abs. 1 [HVwVfG](#). Da Anträge der zuständigen Straßenbaulastträger auf Planfeststellung nicht vorliegen, können diese Maßnahmen nicht planfestgestellt werden.

1.2 Die Antragstellung für die Hochbauten unterscheidet nicht zwischen betriebsnotwendigen und sonstigen Anlagen. Für betriebsnotwendige Anlagen ist eine Planfeststellung nach § 8 Abs. 1 LuftVG und nicht § 8 Abs. 4 S. 1 LuftVG. Antrag und Antragsunterlagen sind insoweit unvollständig.

1.3 Für eine Vielzahl technischer [und sonstiger](#) Einrichtungen, die von Dritten betrieben werden sollen, ist die Fraport AG nicht richtige Antragstellerin.

1.4 Die Aufspaltung der Verfahren A 380-Werft und kapazitiver Ausbau verstößt gegen den Grundsatz der einheitlichen Entscheidung. Es liegt eine unzulässige Aufspaltung der Verfahren vor. Notwendige Folgemaßnahmen wie beispielsweise die Verlegung des RWE-Umspannwerks sind nicht Gegenstand der Antragsunterlagen.

1.5 Die ausgelegten Unterlagen sind in vielerlei Hinsicht falsch und in wesentlichen Punkten unvollständig. Für die Betroffenen sind sie nicht nachvollziehbar. Eine zutreffende Bewertung und Beurteilung des Vorhabens ist auf Grund der mangelhaften Unterlagen weder für die Betroffenen, noch für die Planfeststellungsbehörde möglich.

2. Raumordnerische Vorgaben

Das Vorhaben verstößt gegen Zielfestsetzungen des LEP 2000 und gegen die Ziele des regionalen Raumordnungsplans RROPS 1995. Da die landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002 auf dem unwirksamen regionalen Raumordnungsplan 2000 beruht, ist sie unwirksam. Ein neues Raumordnungsverfahren ist erforderlich.

3. Bedarf und Prognose

Gegenstand des Abschnitts 3 sind das Planungsziel, der Bedarf und die Prognose. Im Mittelpunkt steht dabei die Auseinandersetzung mit dem Prognosegutachten (G 8). Die historische Entwicklung Frankfurts zum Flughafen Nr. 1 in Deutschland und die künftige Entwicklung im europäischen Luftverkehr werden untersucht und bewertet. Abschließend werden wirtschaftliche Aspekte des Vorhabens und die „landseitigen“ Auswirkungen des Verkehrs betrachtet. Wesentliche Ergebnisse sind:

3.1 Planungsziel

3.1.1 Mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main strebt die Fraport AG die Vorherrschaft unter den europäischen Flughäfen an. Aus Wettbewerbsgründen soll ein wesentlicher Teil des deutschen Luftverkehrs an einem einzigen Standort konzentriert werden.

Eine derartige Zielsetzung widerspricht nicht nur dem dezentralen deutschen Flughafenkonzept, den Leitlinien der europäischen Gemeinschaft zu Flughäfen, sondern auch Lösungsansätzen anderer europäischer Staaten, denen eine Arbeitsteilung mehrerer Flughäfen einer Metropole zu Grunde liegt. Die Fraport AG strebt dagegen eine Konzentration von Kapazität an einem einzigen Standort an, der den europäischen Rahmen sprengt und amerikanische Dimensionen erreicht. Dieses Konzept führt zu einer unzumutbaren Belastung der Region und ihrer Bürger.

3.1.2 Das Originäraufkommen an Fluggästen in Frankfurt ist im Vergleich zur europäischen Konkurrenz vergleichsweise gering. Das Ballungsgebiet Rhein-Main ist mit den europäischen Metropolen wie London oder Paris nicht vergleichbar. Die historische Entwicklung hat Frankfurt zur Nr. 1 der deutschen Flughäfen gemacht. Prägendes Merkmal des Flughafens Frankfurt/Main ist der hohe Umsteigeanteil, der überwiegend per Flugzeug nach Frankfurt gebracht wird. Diese hohe Zahl an Zubringerflügen begrenzt die Kapazität des Flughafens und verursacht hohe Belastungen in der Region durch die außerordentlich dichte Zahl an Flugbewegungen.

3.1.3 Die Alternative zu diesem Konzept stellt ein dezentrales Flughafenkonzept mit vernünftiger Arbeitsteilung der Großflughäfen, der mittleren Flughäfen und der Regionalhäfen dar. Während die drei größten Flughäfen Frankfurt/Main, München und Düsseldorf an Kapazitätsproblemen leiden haben andere Flughäfen noch erheblich freie Kapazitäten (z. B. Köln, Hannover, Leipzig sowie zahlreiche Regionalhäfen). Ein menschen- und umweltverträgliches Flughafenkonzept beruht daher auf einer vernünftigen Verteilung des Verkehrs auf die bestehenden und geplanten (Berlin-Brandenburg) Flughäfen sowie eine Verlagerung des Binnenverkehrs auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Bahn.

3.2 Bedarf

Die Fraport AG ist bei Weitem noch nicht an den Grenzen ihrer Kapazität angelangt. Wertvolle Kapazitäten werden durch einen hohen Anteil von Klein- und Kleinstflugzeugen belegt. Sowie durch eine Vielzahl von Verbindungen, die zwar mehrmals am Tag aber nur mit geringer Passagierbelegung geflogen werden. Durch einen Verzicht auf die Klein- und Kleinstflugzeuge

und eine Steigerung der Sitzplatzzahl pro Flugbewegung können deutlich mehr Passagiere in Frankfurt abgefertigt werden.

Ein Lärmschutzziel verfolgt die Fraport AG mit ihren Ausbauplänen offensichtlich nicht. Im Unterscheid zu zahlreichen Planungen der europäischen Konkurrenz (London, Paris, Amsterdam, München, Berlin) soll der Ausbau nicht die Lärmsituation verbessern. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist für die Fraport AG nur ein „Belang“ minderer Qualität, der durch passiven Schallschutz nicht ab-, sondern weggewogen werden soll.

3.3 Prognosegutachten

Das Gutachten Intraplan (G 8) ist weder als Bedarfsnachweis geeignet noch kann es der Auswirkungsprognose zu Grunde gelegt werden. Es weist grundlegende methodische und inhaltliche Mängel auf.

3.3.1 Das Gutachten beruht auf dem Erkenntnisstand des Jahres 2000. Der Prognosehorizont 2015 greift viel zu kurz. Der zeitliche Rahmen hätte mindestens 2020 bis 2025 betragen müssen.

3.3.2 Die aktuelle Entwicklung im Luftverkehr seit dem Jahr 2000 ist durch einen grundlegenden Wandel geprägt. Die Liberalisierung im Luftverkehr führt zu einem zunehmenden Wettbewerb der Flughäfen und Fluggesellschaften. Der Marktauftritt der Billigflieger verschärft den Wettbewerb und ändert das Flugverhalten (Zunahme der Point-to-Point-Verkehre und Rückgang der Umsteigeverkehre). Bis 2015 werden die Billigflieger in Europa einen Marktanteil von 30% erreichen. Die reine Trendfortschreibung der 90-er Jahre durch das Intraplan-Gutachten ignoriert diesen Wandel. Auf der Grundlage einer modellhaften Abbildung des Luftverkehrs im Jahr 2025 (Modellprognose) hätte der Ausbaubedarf in Frankfurt untersucht werden müssen.

3.3.3 Die Flughäfen München und Berlin-Brandenburg werden nur in ihrer „Ergänzungsfunktion“ für Frankfurt betrachtet. Ihre Entwicklung zu Konkurrenz hubs zu Frankfurt wird verkannt. Die künftig niedrigen Wachstumsraten für Frankfurt, wie sie im

Masterplan der „Luftverkehrsinitiative für Deutschland“ im Jahr 2004 ermittelt wurden, werden ignoriert.

3.3.4 Das Gutachten Intraplan leidet methodisch an einem grundlegenden Mangel, da der Bedarfsprognose ein von der Fraport AG vorgegebener Prognoseflugplan zu Grunde gelegt wird. Das künftige Passagieraufkommen in Frankfurt wird damit angebotsabhängig und nicht nachfrageabhängig prognostiziert.

3.3 Wirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens

Den Aussagen zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu Arbeitsplätzen liegen die fehlerhaften Annahmen des Intraplan-Gutachtens zu Grunde. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Ausbaus werden dramatisch überschätzt. Die Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsgutachten (G 19.1 und G 19.2) durch Regio Consult widerlegen die Behauptung von der „Jobmaschine Flughafen“.

3.4 Landseitiger Verkehr

Den Gutachten zum landseitigen Verkehr liegen völlig unrealistische Annahmen des Ausbaus des Autobahn- und vor allem des Schienennetzes (sowohl Fern- wie Nahverkehr) zu Grunde. Die landseitige Erschließung des Flughafens ist damit nicht gesichert. Die Folge wird eine weitergehende Zunahme der Überlastung des Straßennetzes rund um den Flughafen sein mit der Konsequenz der Verdrängung zusätzlichen Verkehrs in das nachgeordnete Netz. Notwendige Erschließungsmaßnahmen wie die Regionaltangente West hätten zur Planfeststellung beantragt werden müssen.

4. Alternativen

Die Alternativenprüfung wird den geltenden Maßstäben des Fachplanungsrechts und des (europäischen) Naturschutzrechts nicht gerecht. Sich aufdrängende umweltschonendere interne und externe Alternativen werden nicht untersucht bzw. mit nicht tragfähiger Begründung ausgeschieden.

4.1 Bewertungsmaßstäbe

Der Alternativenbetrachtung werden auf der ersten Stufe allein wettbewerbsorientierte Größen wie Hubfähigkeit, Kapazität und Realisierbarkeit zu Grunde gelegt. Lärm- und Umweltverträglichkeit werden nicht berücksichtigt.

4.2 Mögliche Alternativen

Externe Alternativen werden ausgeblendet. Interne Alternativen wie die Bahnspreizung werden mit nicht tragfähiger Begründung (knappe Verfehlung des Kapazitätsziels) abgelehnt, obwohl sie deutlich geringere Eingriffe und deutliche Vorteile (Umsteigezeit) zur Folge hätten. Die Kooperation mit anderen Flughäfen und die Verlagerung auf die Schiene werden als „nicht zielführend“ abgelehnt.

4.3 Erbenheim

Die Nichtbenutzung des Flughafens Erbenheim wird wegen angeblicher nicht erreichbarer Umsteigezeiten ausgeschlossen. Es wird nachgewiesen, dass die tatsächliche heutige Umsteigezeit (durchschnittlich 120 Minuten) auch bei Erbenheim erreicht werden kann. Das Gutachten Romberg schlägt eine umweltfreundliche Benutzung von Erbenheim mit kleinen Maschinen als Alternative zum Ausbau und als Ergänzung des Hubflughafens Frankfurt/Main vor.

4.4 Prognosenullfall

Das Gutachten Romberg sieht im Prognosenullfall eine umweltfreundliche und raumverträgliche Alternative, bei der auch Wachstumsziele des Flughafens erreicht werden können. Auch im Prognosenullfall wird Frankfurt/Main der deutsche Flughafen Nr. 1 bleiben.

4.5 Ausbaubereich Süd

Die Unterlagen der Fraport AG für den variantenunabhängigen Ausbaubereich Süd genügen nicht den Anforderungen des Unterrichtungsschreibens des RP Darmstadt vom 11.08.2003 und der landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002. [Eine Alternativenprüfung fand für den variantenunabhängigen Ausbaubereich Süd nicht statt.](#) Die zumutbaren Möglichkeiten zur Optimierung und zur Flächeneinsparnis – unter Wahrung des Planungsziels – wurden nicht ausgeschöpft. Die Planfeststellungsunterlagen sind im höchsten Maße defizitär. Nachbesserungen, insbesondere für die Begründung des Bedarfs der Dimensionierung der Anlagen im Ausbaubereich Süd sind erforderlich.

5. Lärm

Den Gesichtspunkt des Lärmschutzes der Bevölkerung in der Ausbauplanung hat die Fraport AG völlig vernachlässigt und verkannt. Die Aussagen und die Maßnahmen zum Lärmschutz werden weder der heutigen noch der künftigen Belastung der Bevölkerung auch nur annähernd gerecht. Im Einzelnen:

5.1 Auf der grundsätzlichen Ebene der Planungsentscheidung wird Lärm als übergreifender Gesichtspunkt ignoriert. Die notwendige Einbeziehung des Lärmschutzes als Abwägungskriterium bei den Alternativen auf der ersten Stufe unterbleibt.

5.2 Die Bestimmung von Grenzwerten und die Festlegung der Schutzwürdigkeit anhand der Synopse wird dem Stand der Wissenschaft und der aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisse auch nicht ansatzweise gerecht. Zwei umfangreiche Stellungnahmen der renommierten Lärmwirkungsforscher Maschke/Hecht, die von der Zukunft Rhein-Main in Auftrag gegeben worden sind, widerlegen sowohl die grundsätzlichen Annahmen der „Synopse“ im Gutachten G 12.1 wie auch die konkreten Schlussfolgerungen der Gutachter der Fraport AG für die betroffenen Gebiete im Gutachten G 12.2. Ergänzt wird die Stellungnahme der Zukunft Rhein-Main um eine kritische Bewertung der ausgelegten Unterlagen durch den Lärmphysiker Dr. Kühner von der Fa. deBAKOM. Dieser kritisiert grundlegend die Stellungnahmen der

Lärmmediziner, die Lärmberechnung (Gutachten G 8) sowie die Stellungnahmen in den Antragsunterlagen zum Bodenschall (Rollschall und Triebwerksprobeläufe), zum Verkehrsschall, zum sonstigen Betriebsschall sowie zur Gesamtbetrachtung.

5.3 Das der Lärmberechnung zu Grunde liegende Gutachten beruht auf einer Reihe grundlegender Fehler. Die technische Kapazität des Bahnsystems (900.000 Flugbewegungen entspricht Atlanta) wird nicht betrachtet. Den Lärmkonturen werden die von der Fraport AG vorgegebenen Flugrouten zu Grunde gelegt, obwohl sie jederzeit geändert werden können und ihre Funktionalität bezweifelt wird. Entgegen internationalen Standards wird die 100/100-Regelung nicht angewendet. Das Gutachten stellt selbst seine Aussagekraft im Abstand von mehr als 20 km zum Flughafen in Frage. Angaben zu möglichen Abweichungen und Fehlern werden nicht im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung im Gutachten berücksichtigt.

5.4 Das von der Fraport AG beantragte Nachtflugverbot erweist sich als eine „Mogelpackung“. Zwischen den Antragsunterlagen und dem Antrag auf Nachtflugverbot während der „Mediationsnacht“ besteht keine Kongruenz. Das lärmmedizinische Gutachten lehnt eine Konzentration des Nachtflugs auf die Schulterstunden ab und empfiehlt stattdessen eine durchgängige Nachtflugregelung mit Schwerpunkt der Bewegungen in der Zeit von 22 Uhr bis 1 Uhr. Den Antragsunterlagen liegt diese von den Lärmgutachtern empfohlene Nachtflugregelung zu Grunde. Das Nachtflugverbot der Mediation wird weder lärmmedizinisch noch akustisch bewertet.

5.5 Gleich welche Variante man zu Grunde legt, so kann von einem Nachtflugverbot keine Rede sein. Zwar reduziert sich prozentual die Zahl der Nachtflugbewegungen vom Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt von etwa 10,5% auf 8%. Durch die geplante Zunahme der Flugbewegungen steigt jedoch die absolute Zahl der Flugbewegungen. In einer mittleren Spitzennacht ist mit mindestens 150 Nachtflugbewegungen zu rechnen. Werden diese Nachtflugbewegungen nach der Mediation auf die Schulterstunden verteilt, so werden im Zeitraum von 22 Uhr bis 23 Uhr 1,6 Flugbewegungen pro Minute und im Zeitraum von 5 Uhr bis 6 Uhr ca. 1 Flugbewegung pro Minute zu erwarten sein. Nach dem von den Lärmmediziner favorisierten Modell ist mit etwa 100 Flugbewegungen in der Zeit von 22 Uhr bis 1 Uhr und für

die restliche Nachtzeit mit ca. 50 Flugbewegungen zu rechnen. Beide Varianten des sogenannten Nachtflugverbots sind für die Bevölkerung unzumutbar.

5.6 Vom Nachtflugverbot der Mediation bleibt in den Antragsunterlagen damit nichts mehr übrig. Im sogenannten „Maßnahmekonzept zu Geräuscheinwirkungen“ lehnt die Fraport AG weitere aktive Schallschutzmaßnahmen ab. Die Bevölkerung wird auf passiven Schallschutz verwiesen. Auf Grund fehlerhafter Annahmen und fehlerhafter Berechnungen ist dieses „Maßnahmekonzept“ schlicht eine Mogelpackung. Die Fraport AG beschränkt sich auf das absolute Minimum, wobei zu hohe Grenzwerte zu Grunde gelegt werden.

5.7 Für lärmsensible Einrichtungen werden keine Grenzwerte festgelegt, sie werden im lärmmedizinischen Gutachten (G 12.2) nur im Einzelfall bewertet. Das Ergebnis ist für die Region eine Katastrophe. Nach dem Gutachten soll in Schulen und Kindergärten bei geschlossenen Fenstern unterrichtet und die notwendige Frischluftzufuhr durch „Stoßlüftung“ gewährleistet werden. Für Krankenhäuser sieht das lärmmedizinische Gutachten (!) Lärmschutz nur für Intensivstationen vor.

5.8 Der Schutz von Arbeitsräumen bleibt unberücksichtigt. Die Antragsunterlagen sehen Grenzwerte von 80 dB(A) bei geschlossenen Fenstern vor. Derartig hohe Werte sind unzumutbar. Schutzmaßnahmen für Gebiete, die durch Fluglärm und sonstigen Lärm (Verkehrslärm) betroffen sind, werden von der Fraport AG generell abgelehnt.

5.9 Die Zukunft Rhein-Main hat ein eigenes Schutzkonzept formuliert, in dem Grenzwerte aus internationalen Studien, der Rechtsprechung und der Ausarbeitungen von Maschke/Hecht begründet werden. Diese deutlich niedrigeren Werte werden als Forderungen in das Verfahren eingebracht. Der Berechnung dieser Werte wird die 100/100-Regelung zu Grunde gelegt. Die Auswirkungen der Planung auf der Grundlage dieser Werte wurde von deBAKOM in Isophonen dargestellt.

6. Sicherheit

Das beantragte Vorhaben zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main ist mit Belangen der Sicherheit nicht vereinbar. Die Planung verstößt gegen § 50 BImSchG i. V. m. Art. 12 Abs. 1 der Serveco-II-Richtlinie der EU. Das Vorhaben verursacht drei Konfliktlagen: Landebahn-Ticona, DEA-Tanklager und Vogelschlagrisiko.

6.1 Die Landeschwelle der Nordwestbahn liegt ca. 700 m von der Ticona entfernt. Teile des Werksgeländes liegen in der Sicherheitsfläche vor der Landebahn, Teile der hoch gefährlichen Produktionsanlage im Anflugsektor. Die große Zahl von Überflügen in sehr geringer Höhe ist geeignet, Störfälle in dem Werk zu verursachen. Umgekehrt gehen aber auch Gefahren vom Werk auf den Flugbetrieb aus: die Gutachten weisen auf Vertikalströmungen über Schornsteinen oder Kühlaggregaten sowie auf Irritation der Piloten durch die Gasfackel hin.

6.2 Auch das DEA-Tanklager ist ein Störfallbetrieb. Die Entfernung zur Landebahn beträgt etwa 2.000 m. Damit liegt das Tanklager mitten in der Gefahrenzone nach der Störfallverordnung.

6.3 Gefahrerhöhend wirkt sich die besondere Vogelschlagrelevanz durch den Main, die Staustufe Eddersheim und den Mönchwaldsee aus. Dasselbe gilt für die Beseitigung des Baumgürtels um den Mönchwaldsee und die Nährstoffanreicherung des Sees.

6.4 Das Absturzrisiko bei Inbetriebnahme der Landebahn auf das Betriebsgelände der Ticona erhöht sich deutlich (angenommene Störfallhäufigkeit 4×10^{-5} /Jahr). Nach der Störfallkommission ist dieses Risiko nicht vertretbar. Legt man die von der Fraport AG angenommene Störfallhäufigkeit von etwa 1×10^{-8} /Jahr zu Grunde, so führt auch diese nach der von der Fraport AG herangezogenen Schweizer Störfallverordnung nicht zur ausreichenden Risikovorsorge.

6.5 Sollte die Landebahn Nordwest entgegen der dargelegten Sicherheitsbedenken und des Votums der Störfallkommission gebaut werden, muss als risikomindernde Maßnahme der Westbetrieb ausgeschlossen werden.

7. Flächenbedarf

Im diesem Abschnitt werden die Angaben der Fraport AG zum Flächenbedarf des Vorhabens kritisch untersucht. Es werden eine Vielzahl von Widersprüchen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Grund und Boden, von Wald und von Biotopflächen festgestellt. Die Flächeninanspruchnahme ist auch nicht vollständig. Eine abschließende Bewertung ist auf Grund der fehlerhaften und unvollständigen Angaben nicht möglich.

8. Naturschutz

Die naturschutzrechtliche Problematik des Vorhabens nimmt in den Einwendungen breiten Raum ein. Zum einen liegt dies an den rechtlichen Maßstäben: das europäische Naturschutzrecht und seine Umsetzung in Bundes- und Landesrecht stellen hohe Anforderungen an Eingriffe in ausgewiesene und faktische Schutzgebiete des europäischen Netzes „Natura 2000“. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist das Umfeld des Flughafens für Hessen und die Bundesrepublik von besonderer Bedeutung, da hier seltene Lebensräume und Arten anzutreffen sind, die durch den Ausbau ganz oder teilweise vernichtet würden. Der Bedeutung dieser Lebensräume werden die Antragsunterlagen auch nicht ansatzweise gerecht. Die Fraport AG versucht, durch unvollständige und „beschönigende“ Unterlagen, die Eingriffe in bedeutende Lebensräume und die Beeinträchtigung von besonders geschützten Arten zu bagatellisieren. Im Einzelnen ist hervorzuheben:

8.1 FFH-Gebiete

Die Antragsunterlagen gehen von veralteten Angaben aus. Die sogenannte „Grunddatenerhebung“ für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ vom Oktober 2004 wurde nicht berücksichtigt. [Aus der sogenannten Grunddatenerhebung, die das RP Darmstadt in Auftrag](#)

gegeben hat, ergeben sich wesentliche, neue Erkenntnisse für die im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ vorkommenden, nach europäischem Recht geschützten Lebensraumtypen und Tierarten. Zwar räumt die Fraport AG in den Antragsunterlagen ein, dass Bestandteile des FFH-Gebiets „Kelsterbacher Wald“ erheblich beeinträchtigt werden. Diese Beeinträchtigungen werden aber bei Weitem unterschätzt. Die angegebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind für einzelne Lebensraumtypen und –arten nicht geeignet, die festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen zu reduzieren. Summationswirkungen mit anderen Projekten, wie beispielsweise der A 380-Werft wurden von der Fraport AG ausgeblendet. Nach heutigem Erkenntnisstand wird das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ durch das Vorhaben vollständig vernichtet werden. Der Eingriff kann daher nicht zugelassen werden. Damit entfällt auch die Meldewürdigkeit des Kelsterbacher Waldes als FFH-Gebiet.

Ebenfalls auf überholten Unterlagen beruhen die FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die FFH-Gebiete „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“, „Schwanheimer Wald“, „Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen“, „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim“ und „Gundwiesen von Mörfelden“. Die Beeinträchtigungen dieser Gebiete wurden nicht zutreffend bzw. nur erfasst. Die erheblichen, von der Fraport AG noch unterschätzten erheblichen Beeinträchtigungen dieser Gebiete führen zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie liegen nicht vor. Zwingende Gründe des Gemeinwohls rechtfertigen die Eingriffe nicht. Es kommen Alternativen in Betracht, bei denen die Schutzgebiete nicht in gleichem Umfang bzw. überhaupt nicht beeinträchtigt würden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzmaßnahmen) sind zum Teil fachlich, aber auch rechtlich unzureichend. Sie sind damit unvollständig und den Eingriffen nicht angemessen.

8.2 Vogelschutzgebiete

Durch das Vorhaben sind die Vogelschutzgebiete „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ sowie „Untermainschleusen“ betroffen. Gegen die Erhaltungsziele beider Vogelschutzgebiete verstößt das Vorhaben. Insbesondere das Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ wurde durch das Land

falsch abgegrenzt. Ornithologische Gründe ergeben, dass das Vogelschutzgebiet bis an den bisherigen Flughafenzaun heranreichen müsste. Damit sind Eingriffe in das sogenannte faktische Vogelschutzgebiet, insbesondere durch den variantenunabhängigen Ausbaubereich Süd, unzulässig. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme liegen weder nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie noch nach Art. 7 Vogelschutzrichtlinie vor.

8.3 Artenschutz

Das Gutachten zum Artenschutz beruht auf unzureichenden Bestandsaufnahmen, unvollständiger Berücksichtigung von Unterlagen und falschen rechtlichen Beurteilungen. Die Unterlagen sind vollständig neu zu überarbeiten.

8.4 Eingriffsregelung

Die in den Antragsunterlagen vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft sind unzureichend. Teilweise sind die Kompensationsmaßnahmen fachlich ungeeignet.

Die Bewertung des Eingriffs nach der Ausgleichsabgabenverordnung (AAV) durch die Fraport AG beruht auf grundlegenden Mängeln der Unterlagen. Die Fraport AG kommt nur deshalb zu einer positiven Bilanz, weil der Bestand wesentlich unterbewertet, die Ausgleichsmaßnahmen aber unzulässig überbewertet wurden. Die Bewertung ist vollständig neu zu erarbeiten. Sollte das Vorhaben überhaupt zugelassen werden, so werden die Ausgleichsmaßnahmen grundlegend zu überarbeiten sein.

9. Bannwald und Schutzwald

Die von der Fraport AG vorgesehene Aufhebung des Bannwalds ist unzulässig, da die Voraussetzungen für die Aufhebung nicht vorliegen. Es kommen Alternativen in Betracht, die einen Eingriff in den Bannwald deutlich verringern oder ganz entbehrlich machen. Die Eingriffe sind auf Grund der Waldrandeffekte und Verinselung weit größer als die Fraport AG annimmt.

Mittelbare Auswirkungen auf den Bannwald und den Schutzwald durch Schadstoffe, Lärm und Grundwasserabsenkung werden unterschätzt. Die vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen sind unzureichend. Dies gilt vor allem für die Aufforstungsmaßnahmen auf der Insel Langenau/Nonnenau, die den Planungen der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg widersprechen. Die Aufforstungsmaßnahmen, die in der Gemarkung Bischofsheim vorgesehen sind, sind ebenfalls nicht geeignet, einen Ausgleich für den Eingriff in jahrhundertealte Waldbestände zu gewährleisten. Die Aufforstungsmaßnahmen liegen zum Teil bis zu 75 km vom Ausbauvorhaben entfernt. Damit bieten diese Aufforstungsmaßnahmen keinen Ersatz für die Rodung von Bannwald im Rhein-Main-Gebiet. Die Schutzfunktionen der Bannwälder, insbesondere rund um den Flughafen Frankfurt/Main, die in erster Linie dem Schutz der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet dienen sollen, können durch die Aufforstungsmaßnahmen nicht ersetzt werden. Das ist unzureichend.

10. Schutzgut Landschaft

Die Behandlung des Schutzguts Landschaft/Landschaftsbild in den Planfeststellungsunterlagen ist unzureichend. Der Untersuchungsraum wurde zu eng abgegrenzt und der Untersuchungsgegenstand nicht zutreffend erfasst. Die Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind unzulänglich.

11. Schutzgut Menschen – Freizeit und Erholung

Auch das Gutachten zur Erholungs- und Freizeitfunktion entspricht nicht den rechtlichen Anforderungen. Die besonderen Erholungsgebiete werden nicht betrachtet. Der Untersuchungsraum wird falsch abgegrenzt. Die landschaftsgebundene Erholungsnutzung wird ebenso unzureichend bewertet, wie die einzelnen Erholungsräume.

12. Wasser und Grundwasser

Schon das der Planung zu Grunde liegende Grundwassermodell begegnet erheblichen Bedenken. Das Entwässerungskonzept erscheint insgesamt unzureichend. Vor allem die Auswirkungen der

Versickerung auf das Grundwasser und die Gewässer (vor allem Gundbach und Mönchwaldsee) sind zweifelhaft.

13. Boden und Altlasten

Das Schutzgut Boden wurde vor allem im Hinblick auf die Altlastenproblematik nur unzureichend abgearbeitet. [Die über 100 auf dem Gelände der US-Air Base festgestellten Altlasten und Altlastenverdachtsflächen blieben in den Unterlagen weitgehend unberücksichtigt.](#) Die Unterlagen sind so grundlegend zu überarbeiten, dass eine vollständige und zutreffende Beurteilung möglich wird.

14. Oberflächengewässer und Limnologie

Das Gutachten zu den Oberflächengewässern beruht auf zweifelhaften Grundlagen. Schadstoffeinträge, Mineralisierung durch Rodung und Einträge über die Luft werden nicht zutreffend erfasst. Die Wirksamkeit der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen ist zweifelhaft.

15. Luft

Die Unterlagen der Fraport AG zu den Schadstoffbelastungen und ihrer Auswirkungen auf den [Menschen](#) sind überarbeitungsbedürftig.

16. Klima

Auch für das klimatologische Gutachten gilt, dass es auf zweifelhaften Grundlagen beruht und die Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima nicht vollständig und nicht eindeutig sind.

Ergebnis:

Als Ergebnis wird festgehalten, dass das beantragte Vorhaben aus folgenden formellen und materiellen Gründen nicht planfeststellungsfähig ist:

1. Das Verfahren verstößt gegen grundlegende Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die ausgelegten Unterlagen sind in vielerlei Hinsicht falsch und in wesentlichen Punkten unvollständig. Eine zutreffende Bewertung und Beurteilung des Vorhabens ist weder für die Einwender, noch für die Planfeststellungsbehörde möglich.

2. Das beantragte Vorhaben widerspricht dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000, dem Regionalen Raumordnungsplan 1995 und der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt vom 10.06.2002.

3. Die Zielsetzung des Vorhabens deckt sich nicht mit den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen. Die Bedarfsprognose leidet an grundlegenden Fehlern. Schonendere externe und interne Alternativen zum Ausbau wurden nicht untersucht oder mit nicht tragfähiger Begründung ausgeschieden.

4. Die dem Vorhaben entgegenstehenden Belange wurden nicht oder nicht korrekt und vollständig geprüft und bewertet. Dies gilt besonders für die Sicherheit, den Lärm und den Naturschutz, aber auch für alle anderen entgegenstehenden Belange. Das Vorhaben verstößt in vielfacher Hinsicht gegen zwingendes europäisches Recht, gegen Verfassungsrecht und nationales Recht.

5. Das überwiegend mit wirtschaftlichen Erwägungen begründete Vorhaben ist nicht in der Lage, sich über die gewichtigen entgegenstehenden Belange hinwegzusetzen und äußerst schwerwiegende Eingriffe in die Rechte Dritter sowie Natur und Landschaft zu rechtfertigen.

Die Einwendungsschreiben schließen mit dem Antrag, das Verfahren einzustellen.

Freiburg, den 08.03.2005

Wurster
Rechtsanwalt

Fridrich
Rechtsanwältin