

Regierungspräsidium Darmstadt
- Anhörungsbehörde -
Wilhelminenstraße 1 - 3
64283 Darmstadt

22. Februar 2005

Einwendungen

des Evangelischen Kirchengemeindeverbandes Offenbach am Main, vertr. d. Herrn Wilhelm Uhl, Ludo-Mayer Str. 1, 63065 Offenbach am Main

**Verfahrensbevollmächtigte: BAUMANN RECHTSANWÄLTE,
Annastraße 28, 97072 Würzburg**

**im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main
gem. dem Antrag der Fraport AG vom 8. September 2003 i. d. F. vom 2.
November 2004**

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Einwendungen des Evangelischen Kirchengemeindeverbandes Offenbach am Main gegen das o. g. Vorhaben zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main. Gleichzeitig zeigen wir an, dass uns der Evangelische Kirchengemeindeverband Offenbach am Main mit der Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen beauftragt hat (Vollmacht, vgl. Anlage 1).

Namens und im Auftrag der Einwenderin **b e a n t r a g e n** wir,

- 1. den Antrag der Fraport AG, im Wege der Planfeststellung nach den §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550) i. V. m. den §§ 72 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 1. Dezember 1997 in der Fassung vom 4. März 1999 (GVBl. I S. 222) in Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt/Main den Plan für den Ausbau dieses Flughafens nach Maßgabe der folgenden Pläne festzusetzen und damit die Einrichtung und den Betrieb dieser Anlagen zuzulassen und die zur Anlage und zum Betrieb erforderlichen Genehmi-**

gungen, Erlaubnisse und Bewilligungen (§ 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. §§ 74, 75 HVwVfG) einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (§§ 7, 8 WHG) zu erteilen, abzulehnen,

2. hilfsweise wird **b e a n t r a g t**,

- a) das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafen Frankfurt Main auszusetzen, bis die landesplanerischen Voraussetzungen für ein solches Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung, insbesondere auf der Ebene der Landesentwicklungsplanung und der Ebene der Regionalplanung, vorliegen;
- b) das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main auszusetzen und zunächst ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, das die Raumverträglichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der aktuell geltenden landesplanerischen und regionalplanerischen Vorgaben prüft;
- c) das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafen Frankfurt Main bis zur bestandskräftigen Änderung des LEP 2000 auszusetzen;
- d) das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bis zu einer bestandskräftigen Änderung der Ziele im RPS 2000 in Entsprechung der Vorgaben aus Ziff. I.2. der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 auszusetzen;
- e) der Vorhabensträgerin die Untersuchung der Schadstoffbelastungssituation auch im Hinblick auf die Schwebstaubfraktion PM 2,5 aufzugeben
- f) und die Gutachten im Wege der ergänzenden Auslegung offenzulegen;

3. höchst hilfsweise wird **b e a n t r a g t**,

- die Untersuchungsräume dahingehend anzupassen, dass der größere Umgriff gewählt wird, um umfassende Aussagen zu erhalten;
- den Aspekt der Versickerung von Niederschlagswasser und den Aspekt der Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten unter Beachtung der Bodeneigenschaften im Hinblick auf die Wasserdurchlässigkeit, das Schwermetallfiltervermögen und das Nitratrückhaltevermögen erneut zu untersuchen und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- zu untersuchen, ob für das Grundwassermodell Grundwasserstände aus dem Jahr 2003 entweder ausschließlich oder zusätzlich zu den Grundwasserständen vom April 2001 hätten zugrunde gelegt werden müssen;
- mögliche Schadstoffeinträge in das Grundwasser unter Berücksichti-

gung des geringen Grundwasserflurabstands im südlichen Untersuchungsraum zwischen Walldorf und dem Mönchbruch erneut zu untersuchen;

- Schadstoffeintragungen für einen Teilbereich im mittleren Abschnitt der Startbahn West, in der ein oberflächennaher Grundwasserleiter ausgebildet ist, bezüglich dessen der Grundwasserflurabstand bei ca. 1 m bis 2 m liegt, erneut zu untersuchen;
- zu untersuchen, ob aufgrund der erheblichen Infiltration des Maines in den Grundwasserleiter eine andere Variante der Einleitung von gefördertem Grundwasser hätte gewählt werden müssen;
- für die Wasserschutzgebiete, insbesondere für das Wasserschutzgebiet Stadtwald Frankfurt und für das Wasserschutzgebiet Hattersheim weitergehende Untersuchungen vorzunehmen, ob und inwiefern diese durch die Ausbaumaßnahmen gefährdet sind und daraus resultierend geeignete und funktionsfähige Schutzmaßnahmen zu ergreifen;
- diesen Aspekt mit dem ihm zukommenden Gewicht in die weiteren Prüfungen einzubeziehen und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- unter Berücksichtigung der Untergrunddurchlässigkeiten sowie des geringen Schwermetallfiltervermögens und des geringen Nitratrückhaltevermögens der vorherrschenden Bodentypen weitergehende Untersuchungen zur Permeabilität der Bodenschichten durchzuführen und Maßnahmen anzuordnen, die ein Eindringen von Schadstoffen in das Grundwasser verhindern;
- schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Feststellungen für einen erforderlichen weiteren Reinigungsbedarf des bauzeitlichen Restleckagewassers sowie eine Detailplanung der erforderlichen Reinigungsstufen zu erstellen;
- im Hinblick auf die Variante der Versickerung unter Zugrundelegung der spezifischen Bodeneigenschaften eine erneute Überprüfung durchzuführen und die Versickerung am Ergebnis dieser Überprüfung auszurichten, unter Berücksichtigung des Erfordernisses eines umfassenden Grundwasserschutzes;
- neu zu untersuchen, wie weit die grundwasserrelevanten Regenrückhaltebecken und Stauraumkanäle jeweils mindestens von der nächstgelegenen Grundwasserkontamination entfernt sein müssen unter Berücksichtigung der konkreten Situation und Lage des jeweiligen Einzelfalles und die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- die Frage der Verschleppung von Kontaminationen und Schadstoffen und der davon ausgehenden Gefahren für das Grundwasser, insbesondere für die Trinkwasserschutzgebiete, dezidiert zu untersuchen

und für das weitere Verfahren die erforderlichen Konsequenzen hieraus zu ziehen;

- im Hinblick auf die vorgenannten Gefahren und allgemein im Hinblick auf die Gefahr der Verschleppung von Kontaminationen und der Mobilisierung von Schadstoffen sowie der dadurch möglichen Kontamination bislang ungeschädigter Grundwasserbereiche weitergehende Untersuchungen anzustellen, welche zum Inhalt haben, wie derartige Schäden und Verschleppungen verhindert werden können;
- darüber hinaus ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Konzept zu erstellen, wie mit schon vorhandenen und insbesondere durch die Bauarbeiten eingetretenen und eintretenden Wasserschäden umzugehen ist, insbesondere im Hinblick auf den Schutz der Trinkwasserschutzgebiete und der Trinkwassergewinnungsanlagen;
- weitergehende Untersuchungen durchzuführen, um Gefährdungen des Grundwassers und Gefährdungen des Wohls der Allgemeinheit mit Sicherheit ausschließen zu können. Dies gilt für Unterlagen im Hinblick auf die Grundwassergefährdung durch eine Verschleppung von Schadstoffen, die gerade im Hinblick auf die im Untersuchungsraum gelegenen Wasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen zwingend erforderlich sind;
- Untersuchungen dahingehend durchzuführen, ob die Veränderung des Grundwassers im Nahbereich von Bauten durch Lösung von Calcium, Magnesium und anderen Stoffen aus dem Beton und der dadurch hervorgerufenen Änderungen von pH-Wert und Temperatur auf die Trinkwasserschutzgebiete und die vorliegenden Trinkwassergewinnungsanlagen Einfluss hat und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu ziehen;
- weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Gefahr von Mobilisierungseffekten durch baustellenbedingte Erschütterungen durchzuführen und anhand des Ergebnisses dieser Untersuchungen Maßnahmen zu ergreifen, um derartige Mobilisierungen zu verhindern sowie Maßnahmen aufzustellen, welche im Bedarfsfall durchzuführen sind;
- betreffend den PTS-Tunnel weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Kontaminationen, welche sich in der Umgebung des PTS-Tunnels befinden, durchzuführen und die sich hieraus ergebenden Handlungserfordernisse festzulegen;
- weitergehende Untersuchungen durchzuführen, welche die Frage der Auswirkungen des geplanten PTS-Tunnels wie auch des GFA-Tunnels und des GFA-Anschlusstunnels auf die Stadtwald-Wassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH und sonstiger betroffener Wassergewinnungsanlagen zum Inhalt haben;
- Untersuchungen durchzuführen, wie mit diesem nitrathaltigen Grund-

wasser umgegangen werden soll und wie weiteres Grundwasser vor einer Verunreinigung geschützt werden soll;

- im Hinblick auf die Kohlenwasserstoffbelastungen nördlich des Zielschachtes des GFA-Tunnels Untersuchungen anzustellen, ob diese für das Restleckagewasser im Zielschacht des GFA-Tunnels eine Gefährdung für das Restleckagewasser, für den Main, in welchen dieses abgeleitet wird, sowie für das Grundwasser darstellen;
- Untersuchungen anzustellen, ob die Grundwasserabsenkung Auswirkungen auf die von dieser umfassten Gebiete haben kann, insbesondere, was Gebäudeschäden durch Setzungsrisse betrifft sowie Auswirkungen auf die Natur, beispielsweise auf von einem gleichbleibenden Grundwasserstand abhängige Pflanzen und Tiere;
- Untersuchungen vorzunehmen zu der Frage, ob die sich südöstlich und südwestlich des geplanten Tunnels Startbahn West befindenden Wälder grundwasserbeeinflusst sind;
- Gegenmaßnahmen zu untersuchen und aufzuzeigen zum Schutz dieser grundwasserbeeinflussten Wälder, falls sich dabei herausstellen sollte, dass die Wälder grundwasserbeeinflusst sind;
- zu untersuchen, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung der Nitratauswaschung betreffend die Landebahn Nord-West inkl. Tunnel möglich und geeignet sowie wirksam sind;
- durch Untersuchungen zu gewährleisten, dass das in den Main einzuleitende Wasser entsprechend gereinigt wird, so dass den Main nur unbelastetes Wasser eingeleitet wird;
- durch Untersuchungen festzustellen, ob und wie ein Eindringen von nitratbelastetem Grundwasser in unbelastete Grundwasserhorizonte verhindert werden kann;
- eine genaue Untersuchung und Berechnung der Grundwasserneubildung und der Erhöhung des Grundwasserstandes vorzulegen, um die daraus entstehenden Konsequenzen ersehen und bewerten zu können;
- durch eine zusätzliche Begutachtung nachzuweisen, dass durch das Betankungssystem hervorgerufene Beeinträchtigungen und Verunreinigungen des Grundwassers ausgeschlossen sind;
- eine Untersuchung durchzuführen dahingehend, wie sich der Ausfall von Wasserleitungen alternativ bzw. auch kumulativ auf die Wasserversorgung der betroffenen Gemeinden auswirkt und wie Wasserengpässen vorgebeugt werden kann;
- Untersuchungen durchzuführen, welche eine exakte Berechnung der Fließgeschwindigkeit und der Fließzeiten des Grundwassers erlauben und diese ermittelte Fließgeschwindigkeit den Berechnungen, insbe-

sondere bezüglich der Frage der Ausbreitung von Kontaminationen, zugrunde zu legen sowie hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;

- aus den durchgeführten weitergehenden Untersuchungen weitere und funktionsfähige Schutz- und Vorsorgekonzepte zu erstellen;
- darüber hinaus das Monitoring-System zu erweitern, da das aufgezeigte Monitoring-System (Gutachten G, Seite 178 ff.) unzureichend ist, nicht sämtliche Parameter sowie mögliche Schadstoffe erfasst und zu wenig Grundwassermessstellen enthält, so dass zum einen die Anzahl der Grundwassermessstellen erhöht werden muss und zum anderen weitere Parameter untersucht werden müssen;
- das ausgeweitete Monitoringprogramm für mindestens sechs Messkampagnen, also 3 Jahre, vor Baubeginn der Landebahn in Betrieb zu nehmen, um eine längerfristige Abschätzung geben zu können;
- die Auswirkungen der Einleitung von gehobenem Grundwasser und von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer sowie deren Versickerung weitergehend zu untersuchen, insbesondere unter Beachtung der davon ausgehenden Gefahren für Oberflächengewässer und für das Grundwasser, und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- die Auswirkungen der Eingriffe in den Grundwasserkörper sowie in Oberflächengewässer auf den Naturhaushalt, insbesondere auf Naturschutz- und FFH-Gebiete weitergehend zu untersuchen, um abschließend deren Gefährdung bewerten zu können und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- die diesbezüglich relevanten Schmutzfrachtsimulationen und anderen Berechnungen sowie die Berechnung der Auslegung der geplanten Abwasserreinigungsanlage unter Zugrundelegung der Eigenschaften des Flugzeugenteisungsmittels Maxflight erneut durchzuführen;
- Untersuchungen durchzuführen, welche sich mit dem Procedere der Abspülung von Enteisungsmitteln vor dem Umstellen auf Sommerbetrieb befassen und dieses Procedere festzulegen;
- eine Berechnung bezüglich der Vergrößerung der Leichtstoffabscheideanlagen durchzuführen und entsprechend dem Ergebnis die Leichtstoffabscheideanlagen zu vergrößern;
- weitergehende Berechnungen zur Dimensionierung des Kanalnetzes durchzuführen und entsprechend dem Ergebnis dieser Berechnungen das Kanalnetz zu vergrößern;
- sämtliche Berechnungen und Prognosen, in denen die A-380-Werft als Bestand unterstellt wird, neu durchzuführen bzw. aufzustellen und hierbei die A-380-Werft nicht als Bestand zu unterstellen;

- einen Havarieplan aufzustellen und ein vollständiges Havariekonzept zu entwickeln;
- auch die weiteren Grundwassernutzungen, welche sich innerhalb des Untersuchungsraums des Gutachtens G 5 befinden, mit aufzunehmen und in die Bewertung mit einzustellen;
- den bauzeitlich anzusetzenden Grundwasserstand festzulegen und die hierfür erforderlichen Untersuchungen durchzuführen;
- Untersuchungen durchzuführen, ob diese vermuteten bzw. schon festgestellten Schadensherde durch die Ausbaumaßnahmen mobilisiert werden können und durch die Ausbaumaßnahmen eine Gefahr für das Grundwasser, die Trinkwassergewinnungsanlagen und Trinkwasserschutzgebiete sowie für das Wohl der Allgemeinheit aufgrund dieser Schadensherde zu besorgen ist; sollte dies der Fall sein, sind wirksame Schutzmaßnahmen zu ergreifen;
- welche sich mit der Frage der Verschleppung von Schadstoffen und der Auswirkungen auf das Grundwasser, insbesondere auch auf die Trinkwassergewinnungsanlagen, befasst;
- zu prüfen, welcher weitere Reinigungsbedarf im Hinblick auf die Verbringung von Grundwasser erforderlich ist und diesbezüglich eine Detailplanung der erforderlichen Reinigungsstufen vorzunehmen;
- auch diesbezüglich Untersuchungen, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr für das Grundwasser durchzuführen;
- bezüglich der Nitratbelastung und der LCKW-Belastung im Bereich des Tunnels Landebahn Nordwest weitergehende Untersuchungen sowie die Festlegung und Durchführung von Maßnahmen, die Gefahren für das Grundwasser abwenden, durchzuführen;
- die Analysedaten auszubauen, um bewerten zu können, welche weiteren Behandlungsschritte zur Reinigung der anfallenden Wässer erforderlich sind;
- nicht nur im unmittelbaren Bereich der Tunneltrasse, sondern auch in dem davon nur mittelbar betroffenen weitergehende Untersuchungen, namentlich Detailerkundungen, durchzuführen, um das Schadstoffspektrum umfassend zu ermitteln und hieraus die erforderlichen Konsequenzen ziehen zu können;
- die räumliche Ausdehnung der belasteten Gebiete schon zum jetzigen Zeitpunkt zu erkunden und die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen;
- Auswirkungen der Errichtung der Tunnel und der Rückhaltebecken auf die Grundwasserströmungen sowie die Gefahr der Mobilisierung von Schadstoffen und der Verschleppung von Schadstoffen zu untersuchen;

- das Verbringungskonzept zu überarbeiten und nachzuprüfen, ob andere Lösungsmöglichkeiten als die, die bei den Baumaßnahmen der Flughafenerweiterung anfallenden Grundwassermengen vollständig durch den neuen Ableitungssammler in den Main abzuschlagen, verwirklicht werden können, da bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise sämtliches gefördertes Grundwasser dem Grundwasserkreislauf entzogen wird.
- die Überprüfung der Altlastensituation auch auf Baubereiche der nicht direkt den Ausbau umfassenden Teilvorhaben auszudehnen, insbesondere was die Mobilisierung von Altlasten betrifft;
- aktuelle Untersuchungen durchzuführen, insbesondere umwelttechnische orientierende Untersuchungen sowie – soweit erforderlich – weitergehende Detail- und ggf. Sanierungsuntersuchungen;
- auch im westlichen Bereich eine umfassende Untersuchung des Nitrat-schadensfalles durchzuführen, um diesen eindeutig abgrenzen zu können;
- auch diese 94 Altlastenverdachtsflächen einzeln zu untersuchen und nachvollziehbar darzustellen;
- dass Grundwassermessstellennetz so auszudehnen, dass die Schadstofffahne der Altlastenverdachtsfläche AF-G 01- Arsen/Nitroaromaten sicher abgegrenzt werden kann;
- aufzuzeigen, wie mit den von Baumaßnahmen betroffenen bzw. im Bereich von Baumaßnahmen liegenden Verdachtsflächen und Schadensfällen umgegangen werden soll und eine Gefahr für das Grundwasser und den Boden ausgeschlossen werden soll;
- spezifische Untersuchungen vorzunehmen, welche insbesondere die Problematik der Lage von Schadensfällen innerhalb der Schutzgebieten von Wasserwerken berücksichtigen, und die daraus resultierenden erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen;
- weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Gefahr der Mobilisierung von Schadstoffen aus den oben aufgezeigten Schadensfällen sowie betreffend die von diesen ausgehenden Gefahren für Trinkwassergewinnungsanlagen durchzuführen;
- im Rahmen von orientierenden Untersuchungen auf den Altlastenverdachtsflächen tiefer gehende Bohrungen durchzuführen;
- im Rahmen von orientierenden Untersuchungen umfassende Grundwasseruntersuchungen im Hinblick auf eine Schadstoffbelastung und Gefährdung des Grundwassers durchzuführen;
- im Hinblick auf den Aspekt der Kontamination von Boden und Grundwasser, insbesondere betreffend die Sanierung und die Vorsorge, als

Rechtsgrundlage das Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundesbodenschutzverordnung heranzuziehen und die einschlägigen Prüfwerte aus der Bundesbodenschutzverordnung zugrunde zu legen;

- **in diesem Bereich Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers festzuschreiben;**
- **durch Untersuchungen sicher auszuschließen, dass aufgrund von ins Grundwasser eingreifenden Tiefbaumaßnahmen eine Mobilisierung von Schadstoffen eintritt;**
- **im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und somit vor Beginn der Bautätigkeiten Sanierungsuntersuchungen vorzunehmen und Sanierungen durchzuführen, insbesondere, da nach Durchführung der Bauarbeiten und Versiegelung der Oberflächen die Ausführung der Sanierung technisch schwieriger und mit einem erhöhten Kostenaufwand verbunden ist;**
- **die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung und der Baumaßnahmen mit Grundwasserbezug hinreichend zu untersuchen und auszuschließen, dass Gefahren für die Trinkwasserversorgung entstehen;**
- **schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen, dass durch die Einleitungen von Niederschlagswasser oder von gefördertem Grundwasser in Oberflächengewässer diese nicht verunreinigt werden;**
- **dass § 26 WHG Rechnung getragen wird, auch bei Oberflächengewässer bzgl. der Problematik des Einleitens wassergefährdender Stoffe, insbesondere von Enteisungsmitteln, Winterdienstmitteln, Flugzeugwaschwasser, Reifenabrieb, Düngemittel oder sonstigen wassergefährdenden Stoffe;**
- **Flugzeugenteisungsmittel zurückzugewinnen;**
- **sicherzustellen, dass bei den Oberflächengewässern keine relevanten Änderungen von Fließgeschwindigkeit, Abflussverhältnissen und Gewässerqualität hervorgerufen werden. Auch dies ist anhand der vorliegenden Unterlagen und Untersuchungen nicht möglich;**
- **dass die Interessen der Betroffenen am Schutz vor Fluglärm entsprechend den rechtlichen Vorgaben berücksichtigt und dazu Unterlagen vorgelegt werden, die die Lärmauswirkungen (Fluglärm und sonstiger Lärm) konkret und transparent auf der Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Ergebnisse anhand der technisch möglichen Kapazität darstellen;**
- **dass das Lärmschutzkonzept aus einer Kombination von Dauerschall- und Maximalschallpegel bestehen muss;**
- **dass das Verfahren ausgesetzt wird, bis Gutachten vorliegen, die den**

gesetzlichen Anforderungen entsprechen;

- ein uneingeschränktes Nachtflugverbot festzusetzen;
- dass die Lärmauswirkungen für einen Zeitraum berechnet werden, der 30 Jahre nicht unterschreiten darf, und dass die technisch möglichen Kapazitäten zugrunde zulegen sind;
- eine Berechnungsmethode heranzuziehen, die die Lärmauswirkung insgesamt und ohne Einschränkung aufgrund eines begrenzten Gültigkeitsbereichs darstellt;
- dass die Lärmauswirkungen anhand der 100 : 100 Betriebsrichtungsaufteilung zu berechnen sind;
- dass diejenigen An- und Abflugstrecken zu Grunde zu legen sind, die nicht nur technisch möglich sind, sondern auch die negativen Situationen für die Anwohner darstellen;
- die Unterlagen um die gebotenen Lärmkonturen nebst Berechnungsgrundlagen zu ergänzen und erneut auszulegen;
- dass im Rahmen der Berechnungen der Fluglärmauswirkungen auch die Gegenanflüge berücksichtigt werden;
- dass der Roll- und Bodenlärm neu bewertet wird;
- dass die zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen auf der Grundlage der erhobenen Einwendungen überarbeitet wird;
- der Antragstellerin realistische Informationen zur Verkehrslärmbelastung abzuverlangen und diese Unterlagen dann erneut auszulegen;
- dass Festsetzungen getroffen werden, wonach bei einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) angemessene Entschädigungen zu zahlen und ab 65 dB(A) Übernahmen sicherzustellen sind;
- die Vorhabensträgerin zu verpflichten, ein weiteres Gutachten zum Externen Risiko für den Flughafen Frankfurt Main vorzulegen, das die im Ausbaufall tatsächlich möglichen Flugbewegungszahlen von insgesamt 900.000 Starts und Landungen berücksichtigt;
- das überarbeitete Gutachten im Wege der ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen;
- der Vorhabensträgerin eine Überarbeitung des Gutachtens zum Externen Risiko für den Flughafen Frankfurt Main aufzugeben, bei der die veränderte Bewertung des Einzelrisikos schlüssig und nachvollziehbar dargelegt wird;

- das überarbeitete Gutachten im Wege der öffentlichen Auslegung der Allgemeinheit zugänglich zu machen;
- die Vorhabensträgerin zu verpflichten, bei der Untersuchung des Externen Risikos für den Flughafen Frankfurt Main weitere störfallrelevante Anlagen, insbesondere die Atomanlagen in Hanau, einzubeziehen und die Folgen eines Flugzeugabsturzes auf diese Anlagen zu untersuchen;
- die überarbeiteten Gutachten im Wege der ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen;
- der Vorhabensträgerin aufzugeben, die Risiken des planfestzustellenden Vorhabens auch unter Berücksichtigung des Votums der Störfallkommission aus 2004 zu untersuchen und diese Untersuchung im Wege der ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen;
- zu prüfen, welche Emissionsmengen die jeweiligen Flugzeugtriebwerke im Hinblick auf organische Stoffe, wie PCB und halogenierte Dioxine und Furane aufweisen und wie sich die Immissionssituation im Ausbaufall insbesondere im Hinblick auf die vorgenannten kanzerogenen Stoffe darstellen wird;
- die Emissionen des Flugverkehrs über eine Höhe von lediglich 600 m hinaus zu untersuchen und bei der Immissionsprognose zu berücksichtigen;
- die additiven und potenziierenden Wirkungen verschiedener Luftschadstoffe unter besonderer Berücksichtigung der kanzerogenen Luftschadstoffe zu untersuchen;
- die Umwandlung der Luftschadstoffe bzw. ihre Akkumulation in der Luft zu untersuchen und im Rahmen der Immissionsprognose entsprechend zu berücksichtigen;
- die Schadstoffbelastungssituation aufgrund der Flugbewegungen, die aus dem Einsatz des Airbus A 380 resultieren, als Zusatzbelastung (und nicht als "Ist-Zustand") zu berücksichtigen;
- die Vorhabensträgerin zu verpflichten, Unterlagen vorzulegen, aus denen die Änderungen der Flugbewegungen bzw. Änderungen des landseitigen Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Raumordnungsverfahren konkret und nachvollziehbar ersichtlich werden;
- eine Prognose der Schadstoffbelastungssituation im Ausbaufall auf der Basis der kapazitätsbedingt möglichen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erstellen und im Rahmen einer ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen;
- der Vorhabensträgerin die grundlegende Überarbeitung des Gutach-

tens „G 13.2 – Luftschadstoffgutachten – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen“ auf dem Flughafengelände aufzugeben, sowie, das überarbeitete Gutachten erneut auszulegen;

- der Vorhabensträgerin aufzugeben, ein neues, grundlegend überarbeitetes humantoxikologisches Gutachten vorzulegen, das die Schadstoffimmissionssituation auf der Basis der im Ausbaufall möglichen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr untersucht;

Inhaltsverzeichnis

Teil 1:	Individuelle Betroffenheit des Evangelischen Kirchengemeindeverbandes Offenbach am Main	15
I.	Eigentumsbeeinträchtigung aus Art. 14 Abs. 1 GG	15
II.	Weitere Eigentumsbeeinträchtigung aus Art. 14 Abs. 1 GG	16
III.	Beschränkungen der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG	16
IV.	Weitere Grundrechtsbeeinträchtigungen	17
Teil 2:	Einwendungen gegen den Flughafenausbau gem. Projektunterlagen	17
A)	Einwendung zur landesplanerischen Absicherung und Raumverträglichkeit des Vorhabens	17
I.	Rechtliche Vorgaben zur landesplanerischen Absicherung und Raumverträglichkeit des Vorhabens	18
II.	Unbeachtlichkeit des Raumordnungsverfahrens aus 2001 und 2002.....	19
III.	Fehlende Zielbestimmung für das Ausbauvorhaben im LEP 2000.....	22
IV.	Unvereinbarkeit des planfestzustellenden Vorhabens mit regionalplanerischen Vorgaben	24
B)	Planrechtfertigung	31
C)	Standortalternativen und Varianten	32
I.	Rechtliche Vorgaben zur Standortauswahl bzw. Variantenprüfung.....	32
II.	Fehlerhafte Gewichtung der Umsteigezeit	33
III.	Sich aufdrängende Bildung eines Flughafensystems	33
IV.	Fehlerhafte Berücksichtigung sich aufdrängender Varianten	34
D)	Wasser	36
I.	Hydrologie und Hydrogeologie	36
II.	Baulogistik.....	50
III.	Altlasten	56
IV.	Trinkwasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen	61
V.	Oberflächengewässer.....	62
E)	Lärmschutzkonzept	63
I.	Rechtliche Vorgaben zum Lärmschutzkonzept	63
II.	Kein nachvollziehbares Lärmschutzkonzept	64

III.	Lärmkonturen ungenügend	64
IV.	Unzureichende Einschränkung des Nachtflugverkehrs	66
V.	Zu kurz gewählter Planungsfall	67
VI.	Unzureichende Berechnungsmethoden (AzB/99)	67
VII.	Fehlerhafte Ermittlung nach der so genannten „ σ -Regelung“	67
VIII.	An- und Abflugstrecken	68
IX.	Unzureichende Berechnung zusätzlicher Lärmkurven.....	68
X.	Keine Berücksichtigung der Gegenanflüge	69
XI.	Unzureichende Bewertung des Roll- und Bodenlärms.....	70
XII.	Fehlerhafte zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen	70
XIII.	Fehlerhafte Bewertung der Verkehrsgeräusche.....	71
XIV.	Veraltetes und ungenügendes lärmmedizinisches Gutachten	71
F)	Einwendungen zur Untersuchung des Externen Risikos	73
I.	Rechtliche Grundlagen der Flugsicherheitsbelange	73
II.	Fehlerhaft ermitteltes Risikopotential	74
G)	Einwendung zur Bewertung der Luftschadstoffimmissionssituation.....	79
I.	Unzulässige Eingrenzung der betrachteten Schadstoffe und des Untersuchungsraums.....	79
II.	Fehlerhafte Ermittlung der Vorbelastungssituation.....	82
III.	Fehlerhafte Bewertung der Schadstoffbelastungssituation im Planungsfall.....	85
IV.	Fehlerhafte humantoxikologische Bewertung der Luftschadstoffimmissionssituation	88
H)	Naturschutz	90
I.	Wald.....	91
II.	FFH- und Vogelschutzgebiete	92
III.	Besonders und streng geschützte Arten	92
IV.	Geschützte Biotope nach § 15 HeNatG	93
V.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	93
VI.	EU-Beschwerde.....	94

IV. Weitere Grundrechtsbeeinträchtigungen

Der geplante Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main beeinträchtigt den Evangelischen Kirchengemeindeverband Offenbach am Main und die auf seinen Grundstücken und in seinen Einrichtungen lebenden und sich aufhaltenden Menschen wegen der zu erwartenden Zunahme von Lärm- und Schadstoffen in den Rechten auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Der zu erwartende Fluglärm wird sich nicht nur auf die Gesundheit im biologisch-physiologischen Sinn, sondern auch im geistig-seelischen Bereich negativ auswirken. Einer besonderen Betroffenheit werden die sensibleren Bevölkerungsgruppen ausgesetzt sein. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese negativen Auswirkungen nicht nur durch die Zunahme des Lärms, sondern auch durch die Zunahme von Schadstoffen hervorgerufen werden.

Im Ballungsraum Rhein-Main (und deren Kernstädte u. a. Frankfurt und Offenbach) sind die bestehenden und an sich knappen Naherholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen für die Naherholung der Wohnbevölkerung unverzichtbar. Die Naherholungsbereiche sind bereits heute z. T. durch Fluglärm und Schadstoffe belastet. Das geplante Vorhaben führt zu weiteren unzulässigen Belästigungen der Naherholungseinrichtungen.

Im Übrigen hat der Ausbau des Frankfurter Flughafens eine Beeinträchtigung der Lebensgrundlage zur Folge. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden allgemeinen Einwendungen verwiesen.

Teil 2: Einwendungen gegen den Flughafenausbau gem. Projektunterlagen

A) Einwendung zur landesplanerischen Absicherung und Raumverträglichkeit des Vorhabens

Die Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Raumverträglichkeit und landesplanerischen Absicherung des Ausbausvorhabens beschränken sich auf lediglich fünf Seiten innerhalb der Antragsbegründung („Antragsteil A 2 Antragsbegründung, Ordner 1 der Antragsunterlagen, Kapitel I.7“).

Sämtliche Darlegungen zu den landesplanerischen Vorgaben, insbesondere zum Landesentwicklungsplan Hessen 2000 und zum Regionalplan Südhessen 2000 sind völlig unzureichend und verkennen die Voraussetzungen der Planfeststellung aus § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 1, 1. Variante LuftVG. Die Berufung auf das Raumordnungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main geht ebenfalls fehl.

I. **Rechtliche Vorgaben zur landesplanerischen Absicherung und Raumverträglichkeit des Vorhabens**

Nach § 8 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG ist im Planfeststellungsverfahren vor der Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluss zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

1. Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Aus dieser Raumordnungsklausel in den luftverkehrsrechtlichen Vorschriften folgt, dass den Behörden die Pflicht obliegt, ein förmliches Raumordnungsverfahren nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen durchzuführen, um hiermit die Übereinstimmung der Flughafenplanung mit den Erfordernissen der Raumordnung feststellen zu können. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf § 18 Abs. 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG). Raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen, für die der Raumordnungsplan keine räumlich und sachlich hinreichend konkreten Ziele der Raumordnung enthält, sollen nach Maßgabe der Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) in einem Raumordnungsverfahren auf ihre Raumverträglichkeit hin untersucht werden.

Nach § 1 S. 2 Ziffer 12 der Raumordnungsverordnung (RoV) gehören zu den Planungen und Maßnahmen, bei denen wegen ihrer Raumbedeutsamkeit und möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt in der Regel ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist, auch die Anlage und wesentliche Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen. Diese Voraussetzungen sind vorliegend für das von der Vorhabensträgerin beantragte Vorhaben gegeben. Dessen Größenordnung hat wegen seiner Raumbedeutsamkeit und erheblichen Umweltauswirkungen zudem auch überörtliche Bedeutung.

Aus der Formulierung „in der Regel“ in § 1 Abs. 1 S. 1 ROV geht überdies hervor, dass von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nur in atypischen Fällen abgesehen werden kann, etwa wenn nach gerichtlicher Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses ein neues Planfeststellungsverfahren stattfindet und bereits im ersten Planfeststellungsverfahren ein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden war (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Mai 1995, Az: 4 C 20/94, in: NVwZ 1996, S. 379, 384). Ein solcher atypischer Fall ist vorliegend aber nicht gegeben.

2. Erfordernis eines neuen Raumordnungsverfahrens

Das Raumordnungsverfahren des Regierungspräsidiums Darmstadt aus 2001 und 2002 genügt jedoch den vorgenannten gesetzlichen Anforderungen nicht: Die diesem Verfahren zugrunde gelegten landesplanerischen Aussagen im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP 2000) und im Regionalplan Südhessen 2000 (RPS 2000) sind mittlerweile durch Gerichtsurteile des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Hess.VGH) aufgehoben - bzw. modifiziert (RPS 2000) - worden. Damit haben sich die Ausgangssitua-

tion und die Grundlage des Raumordnungsverfahrens aus 2001 und 2002 maßgeblich geändert. Mithin bestehen gegenwärtig hinreichend konkrete landesplanerische Ziele oder Grundsätze der Raumordnung zum beantragten Vorhaben nicht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

- **das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafen Frankfurt Main auszusetzen, bis die landesplanerischen Voraussetzungen für ein solches Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung, insbesondere auf der Ebene der Landesentwicklungsplanung und der Ebene der Regionalplanung, vorliegen;**
- **das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main auszusetzen und zunächst ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, das die Raumverträglichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der aktuell geltenden landesplanerischen und regionalplanerischen Vorgaben prüft;**
- **das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafen Frankfurt Main bis zur bestandskräftigen Änderung des LEP 2000 auszusetzen;**
- **das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bis zu einer bestandskräftigen Änderung der Ziele im RPS 2000 in Entsprechung der Vorgaben aus Ziff. I.2. der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 auszusetzen;**

II. Unbeachtlichkeit des Raumordnungsverfahrens aus 2001 und 2002

Mit der öffentlichen Bekanntmachung im Staatsanzeiger vom 22. Oktober 2001 (Staatsanzeiger 43/2001, S. 3693) leitete das Regierungspräsidium Darmstadt ein Raumordnungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ein. Das Verfahren wurde mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 abgeschlossen.

1. Verpflichtung zur Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahn-system

Grundlage des Raumordnungsverfahrens waren - seinerzeit gültige - Ziel-aussagen im LEP 2000 Ziffer 7.4 des LEP 2000 enthielt folgende Aussage:

„Der Flughafen Frankfurt Main soll auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen. Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahn-system hinaus zu planen und zu realisieren. Die Verknüpfung mit dem Schienenfern- und –regionalverkehr ist auszubauen. Die Zusammenarbeit

mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen.

Bei der Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus ist auf die Nachruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die verbindliche Festsetzung der Nachtflugbeschränkungen erfolgt in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz.“

Diese Zielfestlegung im LEP 2000 wurde auch - zunächst in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, erstellt von der Vorhabensträgerin - als „Landesplanerische Absicherung des Vorhabens“ ausdrücklich hervorgehoben und zur Grundlage des gesamten Raumordnungsverfahrens gemacht:

„Im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 ist als Ziel festgelegt, dass der Flughafen Frankfurt Main auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht wird und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen soll. Hierzu sind gemäß dem Landesentwicklungsplan folgende Maßnahmen vorgesehen:

- *Eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus ist zu planen und zu realisieren, wobei auf die Nachruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist.*
- *Die Verknüpfung mit den Schienenfern- und Regionalverkehr ist auszubauen.*
- *Die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen.*

Das Vorhaben erfüllt diese Zielvorgaben des Landesentwicklungsplanes.

(...)“

(vgl. Unterlagen zum Raumordnungsverfahren der Fraport AG vom 08. Oktober 2001, Band 1, Kapitel 01 - Grundlagen, S. 33).

2. Ausbaupflichtung als Grundlage des Raumordnungsverfahrens

Die Rechtsauffassung der Vorhabensträgerin wurde im Raumordnungsverfahren vom Regierungspräsidium Darmstadt vollumfänglich übernommen. Ausgangspunkt und zentrale landesplanerische Grundlage für die Bewertung der untersuchten Ausbauvarianten war der Ausbau *über* die bestehenden Flughafengrenzen hinweg, wie sich der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 eindeutig entnehmen lässt. Dort wird für die raumordnerische Gesamtbewertung der untersuchten Vorhabensalternativen auf die Zielfestlegung unter Ziffer 7.4 des LEP 2000 abgestellt und hervorgehoben, dass die Landesplanerische Beurteilung ausdrücklich unter Maßgabe *dieser* Zielfestlegung im LEP 2000 erfolgt:

„Eine Prüfung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung wird daher unter der Voraussetzung vorgenommen, dass eine

Änderung der entgegenstehenden Ziele (des RPS 2000) in einem nachfolgenden Planänderungsverfahren erfolgt. Eine Änderung des Regionalplans zugunsten eines Flughafenausbaus ist zu erwarten, da im Landesentwicklungsplan 2000 eine als Ziel (Ziffer 7.4) formulierte grundsätzliche Entscheidung für die Realisierung einer Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus getroffen worden ist und diese Zielsetzung unmittelbare Bindungswirkung für die Regionalplanung entfaltet (§ 5 Abs. 7 HLPG). Diese Planänderung setzt eine eigenständige Abwägung voraus, die im laufenden Raumordnungsverfahren nicht vorgenommen werden kann.“

(vgl. Kapitel 51 der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002, S. 243).

3. Gerichtliche Nichtigerklärung der Zielfestlegung

Der Hess. VGH hat mit Urteil vom 16. August 2002 (Az: 4 N 455/02, NVwZ 2003, S. 229 ff.) die Zielfestlegung „Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus zu planen und zu realisieren“ in Ermangelung einer ordnungsgemäßen Abwägung für ungültig erklärt. Gleiches gilt für die Aussage im RPS 2000; auch diese wurde vom Hess. VGH mit Beschluss vom 26. Juli 2004 (Az.: 4 N 406/04) verworfen.

Hiermit entfällt auch eine ganz entscheidende Grundlage des Raumordnungsverfahrens bzw. der Landesplanerischen Beurteilung: Voraussetzung im Raumordnungsverfahren war stets die als Ziel festgelegte Erweiterung des Flughafens „über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus“. Denn mit dieser (unzulässigen und nichtigen) Zielfestlegung waren zum einen die im Raumordnungsverfahren untersuchten Ausbauvarianten – die sämtlich außerhalb des bisherigen Flughafengebietes liegen – durch landesplanerische Vorgaben gedeckt und zum anderen konnten etwaige andere Ausbauvarianten (etwa die Schaffung eines Flughafensystems) bzw. die Beibehaltung der bisherigen Flughafenkonfiguration als „Null-Variante“ von der Betrachtung im Raumordnungsverfahren wegen ihrer vorgeblichen Unvereinbarkeit mit landesplanerischen Zielaussagen ausgeschlossen werden.

4. Fehlende landes- und regionalplanerische Vorgaben

Diese Situation hat sich mit der Nichtigerklärung der Zielaussage in Ziffer 7.4 Abs. 2 S. 2 LEP 2000 bzw. in Ziff. 7.4-1 des RPS 2000 grundlegend geändert.

In einem Raumordnungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main **ohne** die genannten landesplanerischen regionalplanerischen Vorgaben müssten nunmehr auch die „Null-Variante“ bzw. die Kapazitätserhöhung im Wege eines Flughafensystems in ihrer Raumbedeutsamkeit und möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt untersucht werden.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens aus 2001 und 2002 mit der landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 ist folglich in Anbetracht der **jetzt** geltenden, äußerst vage und unbestimmt gehaltenen regionalplanerischen Vorgaben hinfällig.

Es ist keineswegs auszuschließen, dass die Untersuchung der Raumbedeutsamkeit und der möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt des Vorhabens gänzlich anders ausfällt, wenn im Rahmen möglicher Alternativen auch eine „Null-Variante“ bzw. ein Ausbau innerhalb des bestehenden Flughafengeländes bzw. die Schaffung eines Flughafensystems einbezogen wird.

5. Erfordernis eines weiteren Raumordnungsverfahrens

Die Auffassung der Vorhabensträgerin, die im Planfeststellungsantrag ohne Weiteres auf das Raumordnungsverfahren aus 2001 und 2002 abstellt, ohne hierbei die Rechtsprechung des Hess. VGH vom 16. August 2002 und vom 26. Juli 2004 zu berücksichtigen, ist deshalb völlig unzureichend. Denn die Feststellung des Regierungspräsidiums Darmstadt innerhalb der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 im Hinblick auf die grundsätzliche Vereinbarkeit der zur Planfeststellung beantragten Landebahn Nord-West mit den Erfordernissen der Raumordnung kann unter Beachtung der vorgenannten Gerichtsentscheidungen für die Entscheidung im Planfeststellungsverfahren unter Beachtung der Maßgaben aus § 8 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG nicht maßgeblich, jedenfalls nicht allein maßgeblich sein. Die gesetzlichen Anforderungen setzen vielmehr voraus, dass für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben ein neuerliches Raumordnungsverfahren durchgeführt wird.

Es wird deshalb **b e a n t r a g t**,

das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main auszusetzen und zunächst ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, das die Raumverträglichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der aktuell geltenden landesplanerischen und regionalplanerischen Vorgaben prüft.

III. Fehlende Zielbestimmung für das Ausbaivorhaben im LEP 2000

Die raumordnerischen und landesplanerischen Vorgaben zum beantragten Vorhaben, den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, sind weiterhin völlig ungeklärt; dies gilt insbesondere für die Aussagen im LEP 2000.

Nach der gerichtlichen Nichtigerklärung von Ziel 7.4 Absatz 2 Satz 2 des LEP 2000 im Urteil des VGH Kassel vom 16. August 2002 fehlt es auf der Ebene der Landesplanung an jeglichen Aussagen zum beantragten Ausbaivorhaben. Dies gilt insbesondere für die Frage, ob landesplanerisch entweder einerseits eine Beibehaltung der bisherigen Flughafenkonfiguration bzw. einem Ausbau innerhalb der bestehenden Grenzen des Flughafens Frankfurt am Main oder aber andererseits darüber hinaus befürwortet wird.

Damit hängt das beantragte Vorhaben im Hinblick auf landesplanerische Aussagen

völlig „in der Luft“.

1. Gesetzliche Vorgaben

§ 7 Abs. 1 S. 1 HLPG sieht vor, dass der Landesentwicklungsplan die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie für überregional bedeutsame Maßnahmen darstellt. Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben stellt i. d. S. eine überregional bedeutsame Maßnahme dar.

Dabei soll der Landesentwicklungsplan insbesondere Aussagen zu Trassen und Standorten für Verkehrseinrichtungen enthalten, wie sich § 7 Abs. 2 Ziffer 3 HLPG entnehmen lässt. Hierdurch können die Anforderungen an Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamttraumes gestaltet und dementsprechend auch dem Gegenstromprinzip Rechnung getragen werden, § 2 Abs. 4 Satz 2 HLPG.

Demgemäß stellt der Planfeststellungsbeschluss als fachplanerische Zulassungsentscheidung keine punktuelle Entscheidung der Verwaltung dar. Er ist vielmehr das Ergebnis eines langwierigen komplexen Informationsverarbeitungsprozesses und insoweit eingebettet in vorhergehende höherstufige Verfahren, in denen Vorentscheidungen unter anderem für Verkehrsvorhaben getroffen werden können.

Verkehrsplanungen dieser Größe unterliegen also einem Planungsverbund, der aus verschiedenen Planungsstufen mit unterschiedlichem räumlichen Zuschnitt besteht, weshalb auf jeder Stufe der Planung abschnittsweise der jeweils zu bewältigende Problemstoff behandelt werden kann und soll (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az.: 4 C 5.96, BVerwGE 104, Seite 236, 251 f.). Demgemäß kommt dem LEP 2000 insbesondere für Verkehrsvorhaben von überregionaler Bedeutung eine große Funktion innerhalb des mehrstufigen Planungssystems zu (vgl. Steinberg/Berg/Wickel, Fachplanung, 3. Auflage 2000, § 7 Rdnr. 2).

Von einer stufenweisen Planung mit jeweils unterschiedlichem räumlichen Zuschnitt kann jedoch in Ermangelung einer Zielfestlegung in Ziffer 7.4 des LEP 2000 keine Rede sein.

2. Fehlerhafte zeitliche Projektion im Planfeststellungsverfahren

Die zeitliche Projektion der Hessischen Landesregierung, mit der das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafen Frankfurt Main vor dem Änderungsverfahren zum LEP durchgeführt wird, ist im Hinblick auf die oben genannten gesetzlichen Vorgaben gänzlich fehlerhaft.

Ursprünglich war – seinerzeit unter Beachtung des Hessischen Landesplanungsgesetzes – vorgesehen, das Verfahren zur Änderung des LEP 2000 im 3. und 4. Quartal des Jahres 2004 auf Kabinettsebene voranzutreiben und Anfang 2005 die Unterlagen offen zu legen bzw. das Anhörungsverfahren durchzuführen, um sodann unter Auswertung und Abwägung der einge-

gangenen Anregungen und Bedenken den LEP 2000 zu ändern. Offenbar ist dieser Zeitplan nicht länger haltbar.

Gleichwohl hat sich die Hessische Landesregierung nunmehr entschieden, ihren durch den Wirtschaftsminister Herrn Dr. Rhiel mehrfach hervorgehobenen Grundsatz „Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit“ aufzugeben und das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau einzuleiten, obwohl landesplanerische Vorgaben (noch) nicht vorliegen.

Diese Vorgehensweise, mit der offenbar zunächst Unterlagen des Planfeststellungsantrags und dann (zu einem gegenwärtig noch nicht absehbaren Zeitpunkt) die Unterlagen für die Änderung des LEP 2000 – also der höherstufigen und großräumigeren Planung – ausgelegt werden sollen, stellt die gesetzgeberisch intendierte Vorgehensweise innerhalb von Fachplanungsentscheidungen auf den Kopf und verstößt damit gegen geltendes Recht.

Selbst ein „Parallelverfahren“ zur Änderung des LEP 2000 und zur Entscheidung über das planfestzustellende Vorhaben unterläge erheblichen rechtlichen Bedenken. Denn hierdurch kann die gesetzliche Aufgabe landesplanerischer Aussagen, die *großräumige* Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen darzustellen und insoweit unter anderem auch Rahmenbedingungen für überregional bedeutsame Vorhaben zu geben, im Wege eines „Parallelverfahrens“ nicht sichergestellt werden.

Um so mehr gilt dies für die Umkehrung der Stufenfolge fachplanerischer Entscheidungen, wie sie gegenwärtig wie im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main an den Tag gelegt wird.

3. Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zum Abschluss des Änderungsverfahrens für den LEP 2000

Eine rechtmäßige Verfahrensdurchführung setzt deshalb voraus, dass das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ausgesetzt wird, und zwar so lange, bis die Änderung des LEP 2000 abgeschlossen und der geänderte LEP 2000 in Kraft gesetzt ist.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bis zur bestandskräftigen Änderung des LEP 2000 auszusetzen.

IV. Unvereinbarkeit des planfestzustellenden Vorhabens mit regionalplanerischen Vorgaben

Das von der Vorhabensträgerin beantragte Ausbauvorhaben ist darüber hinaus zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mit mehreren regionalplanerischen Vorgaben des RPS 2000 in der Fassung vom 23. August 2004 vereinbar.

Die Vorhabensträgerin beruft sich in ihren Ausführungen zur Raumordnung und Landesplanung innerhalb der Antragsbegründung des planfestzustellenden Vorhabens („Antragsteil A 2 Antragsbegründung, Ordner 1 der Antragsunterlagen, Kapitel I.7“) ausdrücklich auf das Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002: Hierin hat das Regierungspräsidium Darmstadt die im Raumordnungsverfahren u. a. untersuchte Vorhabensvariante Nordwest nur unter der Voraussetzung mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar erklärt, dass mehrere Ziele des RPS 2000 geändert werden. Die Vorhabensträgerin geht in diesem Zusammenhang jedoch mit keinem Wort darauf ein, dass bislang eine entsprechende Änderung der Zielaussagen des RPS 2000 **nicht** erfolgt ist. Damit wird offenbar, dass sich die vorgelegte Planung überhaupt nicht auf die landesplanerische Beurteilung stützen kann.

1. Gerichtliche Nichtigkeitsklärung des RPS 2000 in vormaliger Fassung

Der Regionalplan Südhessen 2000, am 10. Dezember 1990 von der regionalen Planungsversammlung beim Regierungspräsidium Darmstadt beschlossen, enthielt unter Ziffer 7.4-1 folgende Aussage:

„Zur Sicherung der internationalen Anbindungsqualität der Rhein-Main-Region ist der Flughafen Frankfurt/Main in seiner Bedeutung als internationaler Großflughafen zu erhalten und zu stärken. Die genaue planerische Aussage für die erforderlichen Schritte und Maßnahmen lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht treffen. Dies ist erst nach Abschluss des Mediationsverfahrens und der nachfolgenden Entscheidung der Hessischen Landesregierung und des Hessischen Landtags möglich. Eine eventuelle Kapazitätserweiterung des bestehenden Start- und Landebahnsystems für den Flughafen Frankfurt/Main setzt ein Raumordnungsverfahren voraus. Darin ist die Vereinbarkeit einer eventuellen Erweiterung mit den Erfordernissen der Raumordnung zu prüfen. Sollten sich daraus Siedlungs- oder sonstige Flächenrestriktionen ergeben, sind diese im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang in einem Änderungsverfahren zum Regionalplan zu bearbeiten und verbindlich festzustellen. Mit Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der DB AG ist eine intensive Verknüpfung zwischen Schienen- und Luftverkehr zur Beförderung von Passagieren und Gütern sowie zur weiteren Optimierung des Flughafens Frankfurt/Main anzustreben.“

Diesen Regionalplan genehmigte die Hessische Landesregierung mit Beschluss vom 14. November 2000 unter vier „Ausnahmen und Auflagen“. Die hier relevante „Nebenbestimmung“ unter Ziffer 3 hat dabei folgenden Wortlaut:

„3. Der Regionalplan Südhessen wird mit folgender Auflage versehen: Gemäß Ziffer 7.4-1 wird der erforderliche Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main in einem Änderungsverfahren zum Regionalplan erarbeitet und verbindlich festgelegt. Dabei sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zu beachten: Der Flughafen Frankfurt/Main soll auch den künftig zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen. Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus zu planen

und zu realisieren. Die Verknüpfung mit dem Schienenfern- und Regionalverkehr ist auszubauen. Die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen.

(...)"

Eine gegen den Regionalplan Südhessen 2000 in der Fassung der Genehmigung der Hessischen Landesregierung vom 14. November 2000 gerichtete Normenkontrollklage hatte Erfolg: Der Hess. VGH kam mit Beschluss vom 26. Juli 2004 (Az: 4 N 406/04) zu dem Ergebnis, dass der RPS 2000 in dieser Fassung nichtig sei.

Der nunmehr vorliegende RPS 2000 enthält unter Ziffer 7.4-1 regionalplanerische Aussagen, die mit der Fassung des für nichtig erklärten RPS 2000 inhaltlich identisch sind; es fehlt nun jedoch an einer – vom Hess. VGH beanstandeten – „Nebenbestimmung“.

Die Begründung zu Ziffer 7.4-1 des RPS 2000 enthält dabei die folgende Aussage:

„Die Planaussagen geben vorsorgend allen Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Flughafens Raum.“

2. Unbestimmtheit der planerischen Aussage zum Ausbau des Flughafens

Die Vorgehensweise der Regionalversammlung, mit der die Aussage in Ziffer 7.4-1 inhaltlich unverändert in den nun vorliegenden RPS 2000 übernommen worden ist, begegnet erheblichen rechtlichen Bedenken. Planerische Aussagen, wie sie bereits vor dem Raumordnungsverfahren zu einem etwaigen Ausbau des Flughafens Frankfurt Main aus 2001 und 2002 vorlagen, werden wortgleich wiederholt, ohne den zwischenzeitlichen Entwicklungen angemessen Rechnung zu tragen.

Es bleibt mithin völlig offen, welche konkreten Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung des Flughafens Frankfurt/Main auf regionalplanerischer Ebene befürwortet werden. Allein die Begründung zu Ziffer 7.4, mit der die Planaussagen „vorsorgend allen Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Flughafens“ Raum geben sollen, ist insoweit nicht ausreichend.

3. Forderung eines neuen Raumordnungsverfahrens

Ziffer 7.4-1 des RPS 2000 enthält die Aussage, eine eventuelle Kapazitätserweiterung des bestehenden Start- und Landebahnsystems für den Flughafen Frankfurt Main setze ein Raumordnungsverfahren voraus, in dem die eventuelle Erweiterung mit den Erfordernissen der Raumordnung zu prüfen sei. Auch wenn ein Raumordnungsverfahren zu drei unterschiedlichen Varianten einer eventuellen Kapazitätserweiterung des Start- und Landebahnsystems am Flughafen Frankfurt Main bereits stattgefunden hat und mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 abgeschlossen wurde, wirft die Wiederholung der Aussage in Ziffer 7.4-1 des RPS 2000 bei unbefangener Lesart die Frage auf, ob aus regionalplanerischer Sicht ein erneu-

tes Raumordnungsverfahren für erforderlich angesehen wird. Denn andernfalls hätte der entsprechende Satz in Ziffer 7.4-1 des RPS 2000 gestrichen oder jedenfalls modifiziert werden können. Die Antwort auf die Frage, ob regionalplanisch ein erneutes Raumordnungsverfahren für notwendig gehalten wird, fällt eindeutig aus: Ein Raumordnungsverfahren ist erforderlich. Im übrigen enthält sich auch die Begründung zu Ziffer 7.4 im nun vorliegenden RPS 2000 hierzu jeder Aussage. Dies ist jedoch, insbesondere mit Blick auf § 9 Abs. 4 Ziffer 3 HLPG gänzlich unzureichend. Selbst für den Fall, dass der Regionalplan als – rechtlich gesehen – konkret genug eingeordnet werden dürfte, stünde er dem Planfeststellungsverfahren entgegen.

Nichts anderes gilt für die Aussage, dass genauere planerische Vorgaben für die Schritte und Maßnahmen einer etwaigen Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main erst nach Abschluss des Mediationsverfahrens und der nachfolgenden Entscheidung der hessischen Landesregierung und des hessischen Landtags möglich sei. Denn jedenfalls das Mediationsverfahren ist bereits seit längerem abgeschlossen.

Zusammenfassend ist also festzuhalten: Ein Regionalplan, der im Hinblick auf ein Verkehrsprojekt mit überörtlicher Bedeutung, wie es der Flughafen Frankfurt Main ohne Zweifel ist, faktisch keinerlei Festlegungen enthält, sondern vielmehr nur unbestimmt und offen formuliert, dass **allen** Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Flughafens Raum gegeben werden soll – und damit sowohl eine Erweiterung innerhalb der bestehenden Flughafengrenzen als auch darüber hinaus offen lässt, trägt den gesetzlichen Anforderungen, die an regionalplanerische Aussagen gestellt werden können, nicht hinreichend Rechnung.

4. Fehlende Umsetzung der Vorgaben in der Landesplanerischen Beurteilung

Darüber hinaus sind im derzeit gültigen RPS 2000 - bislang - die Ergebnisse der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 nicht umgesetzt.

Die Landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren des Flughafens Frankfurt Main kam zu dem Ergebnis, dass die Vorhabensvariante Nordwest nicht „per se“ mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist; hierfür sei vielmehr eine Änderung mehrerer Ziele des RPS 2000 erforderlich. Für die Vorhabensvariante Nordwest müssten die Festlegungen des RPS 2000 zum Regionalen Grünzug (unter Abschnitt 3.1-2) die Festlegungen zum Bereich für Grundwassersicherung (unter Abschnitt 4.1-5 i. V. m. Abschnitt 4.1-7), die Festlegungen für den Waldbereich, Bestand (unter Abschnitt 10.2-14), die Festlegungen für den Siedlungsbereich (unter Abschnitt 5.2-2), die Festlegungen für Siedlungsbereiche Zuwachs, die innerhalb eines neu festzulegenden Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen (unter Abschnitt 2.4.1-3 i. V. m. 5.2-2) sowie die Festlegung Industrie- und Gewerbebereich, Bestand im Süden von Kelsterbach (unter Abschnitt 2.4.2-4) geändert werden.

Im derzeit RPS 2000 sind jedenfalls die Festlegungen zum regionalen Grünzug unter Ziffer 3.1-2, die Festlegungen zum Bereich für Grundwassersiche-

zung unter Ziffer 4.1-5 i. V. m. Ziffer 4.1-7 und die Festlegungen für den Siedlungsbeschränkungsbereich unter Ziffer 5.2-2 **unverändert** geblieben.

Entsprechend dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 ist hieraus gegenwärtig nur zu Schlussfolgern, dass das beantragte Ausbauprojekt mangels Vereinbarkeit mit Zielen des RPS 2000 **nicht** mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist.

Eine Vereinbarkeit kann diesbezüglich auch nicht im Wege des Abweichungsverfahrens nach § 12 HPLPG hergestellt werden. Dieser Vorgehensweise steht bereits die Regelung in § 12 Abs. 3 S. 1 HPLPG entgegen: In Anbetracht der Größe und der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ist eine Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten unverträglich. Im Übrigen würden insoweit auch die Grundzüge des Regionalplans berührt.

Hinzu kommt ferner, dass Ziffer 7.4-1 des RPS 2000 auch in der jetzt gültigen Fassung die Vorgabe enthält, dass etwaige Siedlungs- oder sonstige Flächenrestriktionen in einem *Änderungsverfahren* zum Regionalplan zu bearbeiten und verbindlich festzustellen sind. Insoweit wurde also durch den Regionalplan selbst die Möglichkeit eines Abweichungsverfahrens im Sinne von § 12 HPLPG ausdrücklich ausgeschlossen.

5. Fehlende Umsetzung der Maßgaben aus der Landesplanerischen Beurteilung
 - a) Bereits die Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 unter Ziff. II 1.6, wonach die Belastungen durch Luftschadstoffemissionen im Umfeld des Flughafens soweit wie möglich zu minimieren seien und geeignete Maßnahmen zur Reduktion der von flughafenbezogenen Quellen ausgehenden Schadstoffemissionen getroffen werden sollen, werden durch die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen nicht beachtet.
 - Schon allein die Tatsache, dass mit dem beantragten Ausbau deutlich mehr Flugbewegungen auf dem Flughafen Frankfurt Main möglich wären, als in den Antragsunterlagen angegeben, stellt einen eklatanten Verstoß gegen die Maßgabe in der Landesplanerischen Beurteilung mit dem Ziel einer weitgehenden Minimierung der Schadstoffemissionssituation dar. Die Vorhabensträgerin benennt in den Unterlagen lediglich die Zahl von etwa 660.000 Flugbewegungen pro Jahr in 2015, obwohl bei einer Realisierung des beantragten Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main unter Berücksichtigung der Teilkapazitäten Start- und Landebahn, Rollbahnen, Vorfeldflächen und Terminalflächen sowie die landseitigen baulichen Anlagen und den flugbetrieblichen Anlagen festzustellen ist, dass hiermit mehr als 150 Flugbewegungen pro Stunde realisiert werden könnten. Damit wären – im Gegensatz zu den Angaben der Vorhabensträgerin – nicht nur 660.000 Flugbewegungen pro Jahr, sondern

vielmehr 850.000 bis 900.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich. Diese Flugbewegungen hätten ihrerseits deutlich erhöhte Schadstoffemissionen zur Folge - und zwar im Hinblick auf den Flugverkehr *und* den flughafeninduzierten bodenbezogenen Verkehr. Gleichwohl werden in den Unterlagen der Vorhabens-trägerin im Hinblick auf die Schadstoffimmissionssituation und deren humantoxikologische Beurteilung keineswegs die maximal möglichen Kapazitäten im Ausbaufall als Datenbasis zugrunde gelegt.

- Hinzu kommt zum zweiten, dass für die Abschätzung der Schadstoffimmissionssituation eine ganz erhebliche Abnahme der Emissionen aus dem Flughafen- bzw. Kfz-Verkehr zugrunde gelegt wird, ohne näher darzulegen, welche (behaupteten) technischen Verbesserungsmaßnahmen zu einer derartig hohen Emissionsreduktion insbesondere des landseitigen Verkehrs führen werden.
- Zum dritten bleiben europarechtliche Vorgaben hinsichtlich der Einhaltung von Grenzwerten für Luftschadstoffe (insbesondere im Hinblick auf PM 10) – die ihrerseits eine Konkretisierung des Minimierungsgebots für luftgängige Schadstoffe darstellen – ohne nähere Begründung unberücksichtigt.

Auch hieraus ergibt sich ein eklatanter Verstoß gegen die Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung in Ziff. II 1.6.; die gegenteiligen Angaben der Vorhabensträgerin werden durch die von ihr benannten Gutachten (wie sich auch den Einwendungen zur Bewertung der Luftschadstoffimmissionssituation entnehmen lässt) klar widerlegt.

- b) Auch die Maßgabe unter Ziff. II.1.8 der Landesplanerischen Beurteilung wurde nicht hinreichend berücksichtigt, da gerade die Auswirkungen des Vorhabens auf Waldökosysteme durch Randschäden, Zerschneidungs- und Verinselungseffekte sowie auch Waldumbau-maßnahmen und Beeinträchtigungen von Tieren durch Überflug, Verlärmung und Lichteffekte nur völlig unzureichend in den Antragsunterlagen Berücksichtigung gefunden haben.

Die Minimierungsmaßnahmen sind ebenfalls unzureichend, so dass auch Ziff. II.1.9 der Landesplanerischen Beurteilung nicht ausreichend Berücksichtigung gefunden hat.

Zudem sind entgegen Ziff. II.1.10 der Landesplanerischen Beurteilung die Kompensationsmaßnahmen völlig unzureichend.

- c) Darüber hinaus wurde auch Ziff. II.1.14 der Landesplanerischen Beurteilung nicht in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Eine Sicherstellung, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeinträge unterbleibt, ist gerade nicht erfolgt. Vielmehr be-

steht gerade die Gefahr, dass das Grundwasser durch Schadstoffeinträge gefährdet wird. Insoweit wird auf die Einwendungen zum Wasser verwiesen.

Darüber hinaus besteht – wie ebenfalls in den Einwendungen zum Wasser aufgezeigt, worauf verwiesen wird – entgegen Ziff. II.1.15 der Landesplanerischen Beurteilung die Gefahr der Verunreinigung von Oberflächengewässern, so dass diesbezüglich den Anforderungen der Landesplanerischen Beurteilung ebenfalls nicht in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wurde.

- d) Schließlich wird die Vorhabensträgerin auch den in der Landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Maßgaben zum Lärmschutz nicht gerecht. Das in den ausgelegten Unterlagen enthaltene Lärmschutzkonzept genügt weder den gesetzlichen Vorgaben, noch den in der Landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Maßgaben. Die tatsächlichen Lärmauswirkungen wurden nicht dargestellt, stattdessen wurde auf Lärmwerte abgestellt, die veraltet sind und keinen ausreichenden Schutz vor Fluglärm gewährleisten. Auf die Darstellung der Lärmbelastung, die sich auf Beschäftigte und Frei- und Erholungsräume auswirkt, wurde – entgegen den Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung – komplett verzichtet.

Ein eklatanter Verstoß liegt insbesondere im Hinblick auf die Maßgabe, dass dem Schutz der Nachtruhe besonderes Gewicht beizumessen ist, vor. Die von der Vorhabensträgerin beantragte Einschränkung des Nachtflugverkehrs, wonach Luftfahrzeuge in der Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen dürfen, ist zum Schutz der Nachtruhe nicht ausreichend. Die Einschränkung wird insbesondere dazu führen, dass in den lärmsensiblen Zeiten vor 23:00 Uhr und nach 5:00 Uhr erhebliche Flugbewegungen stattfinden. Um der Maßgabe der Landesplanerischen Beurteilung gerecht zu werden, kommt nur ein uneingeschränktes Nachtflugverbot in Betracht.

Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms (z. B. das „kontinuierliche Sinkflugverfahren“ = continuous descent approach etc.) wurden von vornherein nicht berücksichtigt. Derartige Überlegungen hat die Vorhabensträgerin nicht einmal ansatzweise angestellt, obwohl dies im Rahmen der Landesplanerischen Beurteilung (Ziffer A.II.1.5) gefordert wird. Da die in der Landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Maßgaben zum Schutz vor Fluglärm in jeglicher Hinsicht unberücksichtigt bleiben, wird auch nicht erkannt, dass Überflüge in niedrigen Höhen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind. Dies wird in Ziffer A.II.1.7 gefordert. Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass sich die Vorhabensträgerin bedenkenlos über jegliche Maßgaben zum Lärmschutz hinwegsetzt.

6. Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zum Abschluss eines Änderungsverfahrens für den RPS 2000

Ein Planfeststellungsverfahren in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften erfordert deshalb zunächst die in der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 vorausgesetzte Änderung verschiedener Festlegungen des RPS 2000. Erst *nach* Abschluss des Änderungsverfahrens kann deshalb das Planfeststellungsverfahren für den beantragten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main fortgesetzt werden.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bis zu einer bestandskräftigen Änderung der Ziele im RPS 2000 in Entsprechung der Vorgaben aus Ziff. 1.2. der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 auszusetzen.

B) Planrechtfertigung

Das Erfordernis der Planrechtfertigung im Bereich des Planfeststellungsrechts gehört seit den 70er Jahren zu den gesicherten Bestandteilen der fachplanungsrechtlichen Dogmatik. Der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) hat in seiner bekannten B 42-Entscheidung ausgeführt, dass Schranken der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde sich auch aus dem Erfordernis einer der fachplanungsrechtlichen Zielsetzung entsprechenden Rechtfertigung des konkreten Planvorhabens ergeben (BVerwGE 48, 56/60). Spätestens seitdem gilt der Satz: Eine Planfeststellung trägt ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern bedarf der Rechtfertigung. Die Rechtsprechung hat die Planrechtfertigung damit zu einem eigenständigen Prüfungspunkt für jede Plankontrolle erhoben. Die Planfeststellung muss vernünftigerweise geboten sein. Für das beabsichtigte Vorhaben muss also ein Bedürfnis bestehen, die geplante Maßnahme muss objektiv erforderlich sein (BVerwGE 48, 56/60; später BVerwGE 56, 110/118; 71, 66/70; 72, 282/284; 84, 31/35; 84, 123/130).

Unter Zugrundelegung dieser rechtlichen Anforderungen können die von der Fraport AG vorgelegten Bedarfsprognosen den geplanten Ausbau nicht rechtfertigen. Mit Hilfe einer Gesamtverkehrsplanung ist vielmehr sicherzustellen, dass durch Verkehrsverlagerungen insbesondere auf die Bahn eine nachhaltig umweltverträgliche Mobilität erreicht wird. Angesichts der erschöpften Umweltkapazität im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet, die eine ausbaubedingte Zunahme der Umweltbelastungen durch den Luftverkehr nicht zulässt, sind Ausbauplanungen nicht zu verantworten, die letztendlich allein darauf gerichtet sind, den Luftverkehrsgesellschaften betriebswirtschaftliche Optimierungen zu ermöglichen, indem die sog. Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens gewährleistet und ausgebaut wird.

Die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf Wirtschaft und Beschäftigung können eine Rechtfertigung der Planung ebenfalls nicht begründen. Entsprechende positive Effekte werden in den von der Fraport AG vorgelegten Gutachten deutlich überschätzt, während mit dem Flughafenausbau verbundene negative Effekte unberücksichtigt bleiben. Die Finanzierbarkeit des Vorhabens ist nicht sichergestellt.

Im Ergebnis ist das geplante Vorhaben daher nicht „vernünftigerweise geboten“ im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Das beabsichtigte Vorhaben ist unter keinem Gesichtspunkt gerechtfertigt.

C) Standortalternativen und Varianten

Die Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Standortauswahl bzw. Variantenprüfung des beantragten Vorhabens sind ebenfalls völlig unzureichend.

Die Ausführungen im Band A 3 der Antragsunterlagen genügen den Anforderungen an eine sachgerechte Standortwahl und Variantenprüfung nicht. Die Vorhabensträgerin beschränkt sich im Wesentlichen darauf, ihre Entscheidung zum beantragten Vorhaben auf die „Erhaltung und Stärkung der Hub-Funktion“ zu stützen. Alternativen werden ausgeblendet, weil sie nicht opportun sind bzw. weil die zur Planfeststellung beantragte Alternative von vornherein als gewollt angestrebt worden ist. Rechtliche Kategorien zur Standortprüfung haben dabei keine Rolle gespielt. Gleiches gilt für eine Variantenprüfung am Standort.

Naheliegende bzw. sich nach Lage der Dinge aufdrängende Alternativen bzw. Varianten wurden deshalb rechtsfehlerhaft nicht berücksichtigt.

I. Rechtliche Vorgaben zur Standortauswahl bzw. Variantenprüfung

Im Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung eines Flughafens sind nach den § 8 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG Standortalternativen bzw. –varianten zu prüfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu konkrete Anforderungen aufgestellt: Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen in die Abwägung einbezogen werden, sie müssen ferner mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange Eingang finden und schließlich darf die Bevorzugung einer bestimmten Lösung nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtung der von der möglichen Alternative betroffenen Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 20.12.1988, Az.: 7 NB 2.88, in: BVerwGE 81, S. 128, S. 136). Abwägungsfehler liegen bereits dann vor, wenn eine von der Sache her nahe liegende Alternativlösung verworfen worden ist, obwohl durch diese Alternative (oder Variante) die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.1985, Az.: 4 C 15.38, in: BVerwGE 71, S. 167, S. 171 f.).

Diese Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung wurden vorliegend durch die Vorhabensträgerin nicht beachtet.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main auszusetzen, bis die Vorhabensträgerin Untersuchungen zur Standortauswahl bzw. Variantenprüfung vorlegt, die sich aufdrängende bzw. nach Lage der Dinge anbietende Vorhabensalternativen bzw. –varianten berücksichtigen, mit denen das mit der Planung angestrebte Ziel unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden kann.

II. Fehlerhafte Gewichtung der Umsteigezeit

Die Antragsunterlagen der Vorhabensträgerin gewichten den Gesichtspunkt der Umsteigezeit und damit die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt Main unzutreffend. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin erwecken den Eindruck, dass eine kurze Umsteigezeit der (allein) entscheidende Gesichtspunkt bei der Standortauswahl bzw. Variantenprüfung gewesen sei. Nur auf diese Weise konnten andere, sich aufdrängende Alternativen von der Prüfung ausgeschlossen werden.

Dabei wird jedoch vernachlässigt, dass gegenwärtig allenfalls 2 % der Umsteiger am Flughafen Frankfurt Main in einer Zeit zwischen 45 und 50 Minuten umsteigen können. Die **durchschnittliche** Umsteigezeit am Flughafen Frankfurt Main beträgt vielmehr etwa 2 Stunden. Der Attraktivität des Flughafens hat diese durchschnittliche Umsteigezeit offenbar bislang keinen Abbruch getan, wie auch die erst kürzlich von der Vorhabensträgerin veröffentlichten Unterlagen eines auch im Jahr 2004 nochmals gewachsenen Passagieraufkommens belegen.

Die Hervorhebung der Hub-Funktion in den Antragsunterlagen dient also lediglich dazu, das Vorhaben einseitig zu rechtfertigen.

III. Sich aufdrängende Bildung eines Flughafensystems

Eine sich nach der Lage der Dinge aufdrängende Alternative stellt insbesondere die Bildung eines Flughafensystems mit dem Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim als Satelliten-Airport bzw. mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn dar. Zwischen dem Flughafen Frankfurt Main und dem Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim bzw. dem Flughafen Frankfurt-Hahn könnte jeweils ein Transfer-System errichtet werden, das eine Umsteigezeit von etwa 70 Minuten gewährleistet. Hierdurch würde die derzeitige durchschnittliche Umsteigezeit in Frankfurt Main von 2 Stunden deutlich (und zwar etwa um die Hälfte) unterschritten.

Dass der Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim ein Verlagerungspotential für Flüge des Flughafens Frankfurt Main aufweist, wurde bereits durch Untersuchungen des Regionalen Dialogforums (Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit Ziel der Verkehrsverlagerung, November 2001) dargelegt. Darüber hinaus hat der Standort Wiesbaden-Erbenheim den Vor-

teil, dass er ohne aufwendiges Genehmigungsverfahren durch Konversion einer zivilen Nutzung zugeführt werden kann. Dabei könnte die bereits bestehende Start- und Landebahn von 2.152 m Länge, ggf. unter geringfügigem Ausbau, genutzt werden.

Bei einer zusätzlichen Einbeziehung des Flughafens Frankfurt-Hahn könnte nochmals die Belastung des Flughafens Frankfurt Main reduziert werden. Der Flughafen Frankfurt-Hahn käme dabei insbesondere als interkontinentaler Hub-Flughafen in Betracht. Frankfurt-Hahn und Frankfurt Main könnten mit einem Transfer-System, etwa einer Magnetschwebbahn, verbunden werden.

Mit der Einbeziehung dieser beiden Flughäfen bzw. –plätze würde das Flugaufkommen am Standort Frankfurt Main – und damit die mit den Flugverkehr verbundenen Immissionen – in einem dicht besiedelten Gebiet reduziert werden, ohne dass die wirtschaftliche Prosperität des Flugverkehrs beeinträchtigt wäre. Eine „Kapazitätsbremse“ wäre also mit der Schaffung eines Flughafensystems nicht verbunden; im Gegenteil: Ein solches System böte – insbesondere im Hinblick auf das gering besiedelte Umland des Flughafens Frankfurt-Hahn – Entwicklungsperspektiven für den Flugverkehr über das Jahr 2015 hinaus.

Die deutlich reduzierte Belastung der dicht besiedelten Gebiete um den Flughafen Frankfurt Main würde die Akzeptanz eines solchen Systems nochmals wesentlich erhöhen.

Gleichwohl stellt die Vorhabensträger die Entwicklung eines Flughafensystems nur unzureichend in ihre Erwägungen zur Standortauswahl ein. Dies ist fehlerhaft.

Es wird deshalb **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin aufzugeben, ein Gutachten vorzulegen, das die Schaffung eines Flughafensystems unter Zugrundlegung des prognostizierten Flugverkehrsaufkommens prüft und die Vor- bzw. Nachteile dieses Systems im Vergleich mit dem planbeantragten Vorhaben aufzeigt.

Es wird weiter **b e a n t r a g t**,

dieses Gutachten durch Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

IV. Fehlerhafte Berücksichtigung sich aufdrängender Varianten

Die Vorhabensträgerin hat darüber hinaus sich aufdrängende Varianten am Standort Frankfurt Main nicht bzw. nur unvollständig untersucht. Sie hat sich im Wesentlichen auf die Varianten beschränkt, die Gegenstand des Raumordnungsverfahrens in 2002 waren. Dies ist unzureichend und rechtsfehlerhaft.

So hätte durch die Vorhabensträgerin geprüft und dargestellt werden müssen, ob

Kapazitätserhöhungen zunächst durch eine Optimierung des bisherigen Start- und Landebahnsystems am Flughafen Frankfurt Main, etwa durch ein hoch auflösendes Ortungssystem im Flughafenbereich (PRM), erreicht werden können. Eine „Spreizung“ des bestehenden Parallelbahnsystems auf einen Abstand von 1.035 m (mit einer entsprechenden Kürzung der Startbahn 18 West) würde ebenfalls nicht erwogen, obwohl diese Variante eine deutliche Erhöhung der Kapazität am Flughafen gewährleisten könnte und die Beseitigung einiger Betriebsanlagen im Süden des Flughafengeländes insbesondere unter Kostengesichtsgründen deutlich positiver zu bewerten wäre, als der Bau von Flugzeugbrücken über die ICE-Strecke bzw. Autobahn BAB 3 – wie sie bei dem jetzt zur Planfeststellung beantragten Vorhaben vorgesehen ist.

Insbesondere mit Blick darauf, dass das nun zur Planfeststellung beantragte Vorhaben die Lärmbelastigungen in den dicht besiedelten Gebieten um den Flughafen wesentlich erhöhen wird und das Risiko des Flugverkehrs, vor allem im Hinblick auf das Ticona-Gelände, (jedenfalls) von der Störfallkommission als inakzeptabel eingestuft worden ist, hätte sich die Prüfung weiterer Varianten am Standort mit deutlich geringerer Flächeninanspruchnahme nach Lage der Dinge aufgedrängt bzw. angeboten.

Entsprechende Untersuchungen der Vorhabensträgerin fehlen jedoch.

Es wird deshalb **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin die Untersuchung von Varianten am Standort Frankfurt Main aufzugeben, mit denen eine Verringerung der Lärmbelastung in den flughafennahen Gemeinden, eine Reduzierung des Absturzrisikos auf das Ticona-Gelände und andere gefährdete Anlagen (etwa die Atomanlagen in Hanau) und die Verringerung der Flächeninanspruchnahme, insbesondere von FFH-Gebieten, realisiert werden kann.

Es wird weiterhin **b e a n t r a g t**,

dieses Gutachten im Wege der Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

D) Wasser

Die Ausführungen und Bewertungen zum Themenkomplex Wasser befinden sich in den Antragsunterlagen hauptsächlich im Planteil B 3 und B 5 sowie in den Gutachten G 4 (Altlasten) und G 5 (Hydrologie und Hydrogeologie) sowie im Gutachten G 6 (Limnologie).

Wie im folgenden aufgezeigt wird, sind die Darstellungen zur Problematik des Themenkomplexes Wasser sowohl für das Grundwasser als auch für das Oberflächenwasser unzureichend. Erforderlich sind weitergehende Untersuchungen, um den Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes, insbesondere den sich aus §§ 6 Abs. 1, 26 und 34 WHG ergebenden Anforderungen gerecht zu werden. Danach ist bei der Erteilung von Erlaubnissen und Bewilligungen die wasserrechtliche Gestattung zu versagen, wenn und soweit von der beabsichtigten Nutzung eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine Gefährdung der öffentlichen Wasserversorgung, zu erwarten ist (§ 6 Abs. 1 WHG). Auch dürfen Verunreinigungen von Oberflächenwasser und Grundwasser oder eine sonstige nachteilige Veränderung deren Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen sein (§§ 26, 34 WHG).

Im Einzelnen:

I. Hydrologie und Hydrogeologie

- Laut Gutachten G 5 (Seite 29) stimmt der Untersuchungsraum nicht mit dem für das Grundwassermodell aus modelltechnischen Gründen ausgewählten Untersuchungsgebiet überein. Daher stellt sich die Frage, ob der gewählte Untersuchungsraum ausreichend bemessen ist, insbesondere ob diesbezüglich sämtliche grundwasserrelevanten (Teil-)Gebiete in die Bewertung mit eingeflossen sind und insbesondere auch sämtliche betroffenen Grundwassernutzungen.

Es wird eingewandt, dass ein Abgleich mit dem für das Grundwassermodell ausgewählten Untersuchungsgebiet hätte erfolgen müssen, um sämtliche relevanten Gebiete zu berücksichtigen und in die Bewertung mit einzubeziehen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Untersuchungsräume dahingehend anzupassen, dass der größere Umgriff gewählt wird, um umfassende Aussagen zu erhalten.

- Im Hinblick auf die Böden und die Bodeneigenschaften im Untersuchungsgebiet wird im Gutachten G 5 (Seite 36) ausgeführt, dass es sich in dem Teil des Untersuchungsraumes, in welchem Baumaßnahmen geplant sind, durchgehend um Böden mit einer hohen bis sehr hohen Wasserdurchlässigkeit, einem geringen bis mittleren Schwermetallfiltervermögen sowie einem geringen bis mittleren Nitrat-

rückhaltevermögen handelt.

Es wird eingewandt, dass dieser Aspekt sowohl bei der Frage der Versickerung von Niederschlagswässern als auch bei der Frage der Altlastenproblematik und der Verschleppung von Schadstoffen nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Es wird **b e a n t r a g t**,

den Aspekt der Versickerung von Niederschlagswasser und den Aspekt der Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten unter Beachtung der Bodeneigenschaften im Hinblick auf die Wasserdurchlässigkeit, das Schwermetallfiltervermögen und das Nitratrückhaltevermögen erneut zu untersuchen und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

- Laut Gutachten G 5 (Seite 49) wurde dem Grundwassermodell die Stichtagsmessung April 2001 zugrunde gelegt. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese Stichtagsmessung zugrunde gelegt wurde, da – wie sich aus dem Gutachten G 5 ergibt – an vielen Stellen maximale Grundwasserstände nicht im April 2001, sondern gerade im Jahr 2003 aufgetreten sind.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

zu untersuchen, ob für das Grundwassermodell Grundwasserstände aus dem Jahr 2003 entweder ausschließlich oder zusätzlich zu den Grundwasserständen vom April 2001 hätten zugrunde gelegt werden müssen.

- Laut Gutachten G 5 (Seite 52) ist der Grundwasserflurabstand im südlichen Untersuchungsraum zwischen Walldorf und dem Mönchbruch äußerst gering bis nahe Null.

Es wird eingewandt, dass dies bei der Frage der Schadstoffbelastung des Grundwassers und des zu versickernden Niederschlagswassers nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Es wird **b e a n t r a g t**,

mögliche Schadstoffeinträge in das Grundwasser unter Berücksichtigung des geringen Grundwasserflurabstands im südlichen Untersuchungsraum zwischen Walldorf und dem Mönchbruch erneut zu untersuchen. Eine diesbezügliche erneute Untersuchung wird ebenfalls für einen Teilbereich im mittleren Abschnitt der Startbahn West, in der ein oberflächennaher Grundwasserleiter ausgebildet ist, bezüglich dessen der Grundwasserflurabstand bei ca. 1 m bis 2 m liegt, b e a n t r a g t.

- Nach Aussage des Gutachtens G 5 (Seite 65) infiltriert der Main nahezu über die gesamte Fließstrecke von Sindlingen bis Flörsheim Oberflächenwasser in den Grundwasserleiter.

Es wird eingewandt, dass dies bei der Frage der Einleitung des im Zuge der Bau-
maßnahmen geförderten Grundwassers in den Main nicht ausreichend Berücksich-
tigung gefunden hat; dies ist insbesondere aufgrund der erheblichen in den Main
einzuleitenden Mengen (laut Planteil B 3 805.400 m³ pro Jahr) von Relevanz.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

**zu untersuchen, ob aufgrund der erheblichen Infiltration des Maines in
den Grundwasserleiter eine andere Variante der Einleitung von geför-
dertem Grundwasser hätte gewählt werden müssen.**

- Des Weiteren wird im Gutachten G 5 (Seite 72) zur Gewinnungsanlage Hatters-
heim der Hessenwasser GmbH ausgeführt, dass deren Entnahmeeinrichtungen
teilweise im Unterstrom der geplanten Landebahn Nord-West liegen und die Zu-
satzanlage 2, deren Brunnen in unmittelbarer Verlängerung der geplanten Nord-
West Bahn liegen, nach der vorgesehenen Ertüchtigung der Aufbereitungsanlage
zum Kernstück dieser Wassergewinnungsanlage werden wird. Aus der Lage der
Wassergewinnungsanlage Hattersheim der Hessenwasser GmbH im Unterstrom
der geplanten Nord-West Bahn ergibt sich die Gefahr, dass mit dem dort von der
Nord-West Bahn abfließenden Grundwasser zum einen mobilisierte Schadstoffe zu
den Trinkwassergewinnungsanlagen gelangen und zum anderen Enteisungsmittel
und andere auf dem Flughafen benutzte wassergefährdende Stoffe (wie beispiele-
weise Kerosin, Winterdienstmittel, Flugzeugwaschwasser, Reifenabrieb und Dün-
gemittel) in das Grundwasser und damit in die Trinkwassergewinnungsanlage Hat-
tersheim der Hessenwasser GmbH gelangen.

Darüber hinaus befinden sich drei Abschöpfbrunnen dieser Wassergewinnungsan-
lage im Nahbereich des Mains; diese Abschöpfbrunnen fangen einen Teil des
Mainuferfiltrates ab. Aufgrund der Einleitung von gefördertem Grundwasser in den
Main ergibt sich auch daraus die Gefahr der Verunreinigung der Trinkwasseranla-
ge Hattersheim.

Es wird eingewandt, dass aufgrund der oben dargelegten Aspekte eine Gefähr-
dung der Trinkwassergewinnungsanlage Hattersheim zu besorgen ist, welche zu
schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt und schließlich auf den Menschen füh-
ren würde.

Gleiches wird für die im Unterstrom der westlichen Landebahn Nord-West gelege-
nen Mönchhofbrunnen der Firma InfraServ eingewandt.

- Darüber hinaus befinden sich Teile von Wasserschutzgebieten innerhalb der Aus-
baubereiche, so bspw. das Wasserschutzgebiet des Stadtwaldes Frankfurt (Hes-
senwasser GmbH) mit Zone III B und das Wasserschutzgebiet Hattersheim (Hes-
senwasser GmbH), welches im südöstlichen Teil der Zone III sowie in den Zonen II
und I innerhalb des Untersuchungsraumes liegt.

Aufgrund der Lage dieser Wasserschutzgebiete und der oben dargelegten Aspekte
wird eingewandt, dass diese sowie auch die übrigen Wasserschutzgebiete, welche
ihre (fiktiven) Wasserschutzgebietszonen innerhalb des Ausbaubereiches haben
bzw. innerhalb der Auswirkungen des Ausbaubereiches, durch den Ausbau des

Flughafens Frankfurt am Main gefährdet sind. Die diesbezüglich durchgeführten Untersuchungen sind unzureichend. Einschlägige Argumente, weshalb keine Gefährdung der Wasserschutzgebiete zu besorgen sein soll, werden nicht vorgebracht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

für die Wasserschutzgebiete, insbesondere für das Wasserschutzgebiet Stadtwald Frankfurt und für das Wasserschutzgebiet Hattersheim weitergehende Untersuchungen vorzunehmen, ob und inwiefern diese durch die Ausbaumaßnahmen gefährdet sind und daraus resultierend geeignete und funktionsfähige Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

- Darüber hinaus wird eingewandt, dass die Ausweisung des gesamten nicht bebauten Bereiches des Untersuchungsraumes im Regionalplan Südhessen als „Bereich für die Grundwassersicherung“ nicht ausreichend Berücksichtigung gefunden hat.

Es wird **b e a n t r a g t**,

diesen Aspekt mit dem ihm zukommenden Gewicht in die weiteren Prüfungen einzubeziehen und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

- Entgegen der Darstellung im Gutachten G 5 (Seite 89 ff., insbesondere Seite 95) ist zu befürchten, dass die beabsichtigten Baumaßnahmen sowie Eingriffe in den Grundwasserhaushalt – schon unter Zugrundelegung des bisher Ausgeführten – wesentliche nachteilige Auswirkungen auch auf das Umfeld der von den Baumaßnahmen betroffenen Gebiete haben werden. Im Gutachten G 5 wird für die gegenteilige Aussage auf die guten Untergrunddurchlässigkeiten sowie das enorme Grundwasserdargebot des Flughafenumfeldes abgestellt. Gerade die Untergrunddurchlässigkeiten sowie – wie oben bereits dargelegt – das geringe Schwermetallfiltervermögen und das geringe Nitratrückhaltevermögen der vorliegenden Bodentypen lassen jedoch befürchten, dass gerade nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser, insbesondere auf die vorstehend aufgezeigten Grundwassernutzungen, zu befürchten sind.
- Es wird bezweifelt, dass sich die Auswirkungen der Versickerungsanlage im Bereich Walldorf-Nord im Rahmen der natürlichen Grundwasserspiegelschwankungen halten.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

unter Berücksichtigung der Untergrunddurchlässigkeiten sowie des geringen Schwermetallfiltervermögens und des geringen Nitratrückhaltevermögens der vorherrschenden Bodentypen weitergehende Untersuchungen zur Permeabilität der Bodenschichten durchzuführen und Maßnahmen anzuordnen, die ein Eindringen von Schadstoffen in das Grundwasser verhindern.

- Auch die Aussagen im Gutachten G 5 auf Seite 100 zur dort aufgeführten Verbringung des bauzeitlichen Restleckagewassers, insbesondere dass die genaue Fest-

stellung eines gegebenenfalls erforderlichen weiteren Reinigungsbedarfs sowie eine Detailplanung der dann erforderlichen Reinigungsstufen erst im Zuge der Ausführungsplanung geschehen soll und gerade nicht im Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, werden unter Heranziehung der vorstehenden Darlegungen zu den Bodentypen angegriffen. Diese Problemverschiebung ist in Anbetracht des oben Dargelegten vollkommen unzureichend und verstößt gegen den Grundsatz der Konfliktbewältigung.

Es wird **b e a n t r a g t**,

schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Feststellungen für einen erforderlichen weiteren Reinigungsbedarf des bauzeitlichen Restleckagewassers sowie eine Detailplanung der erforderlichen Reinigungsstufen zu erstellen.

- Im Hinblick auf die Versickerungsanlage der Landebahn Nord-West, bei der die Flächenversickerung gewählt wird, obwohl das Mulden-Rigolen-System mit Retentionsbodenfilter mit Beprobung (Variante B) aus Vorsorgegesichtspunkten zu bevorzugen ist, wird geltend gemacht, dass die Flächenversickerung unzureichend ist, insbesondere aufgrund der hohen Wasserdurchlässigkeit und des geringen Schwermetallfiltervermögens und des geringen Nitratrückhaltevermögens des Bodens.

Da im Rahmen der Ausführungen zu der Versickerungsanlage auf die Abbau- und Rückhalteleistung des Bodens abgestellt wird, diese jedoch – wie dargelegt – nur sehr gering ist, wird **b e a n t r a g t**,

im Hinblick auf die Variante der Versickerung unter Zugrundelegung der spezifischen Bodeneigenschaften eine erneute Überprüfung durchzuführen und die Versickerung am Ergebnis dieser Überprüfung auszurichten, unter Berücksichtigung des Erfordernisses eines umfassenden Grundwasserschutzes.

- Das Abstellen auf das bestehende Grundwassermonitoringsystem im Bereich der Landebahn Nord-West, um Auffälligkeiten zu erkennen, ist nicht ausreichend. Es wird hierbei vollkommen verkannt, dass mit einem Monitoringsystem nur schon eingetretene Schäden erkannt werden können, jedoch Schäden in keinster Weiser verhindert werden können. Gerade in Anbetracht der spezifischen Bodeneigenschaften ist es erforderlich, das Grundwassermonitoringsystem auszudehnen und – wie oben bereits ausgeführt – schon im Vorfeld weitergehende Untersuchungen durchzuführen, um das Entstehen von Schäden und Verunreinigungen vorrangig zu verhindern bzw. zu vermeiden. Das Monitoringsystem ist hierzu lediglich ergänzend heranzuziehen; der Schwerpunkt ist auf die Vermeidung von Schäden und Verunreinigungen zu legen.
- Bezüglich der geplanten Rollwege wird im Gutachten G 5 (S. 117) dargelegt, dass Teile von diesen in der Trinkwasserschutzzone III B des Schutzgebietes der Stadtwald-Wassergewinnungsanlagen der HessenWasser GmbH liegen. Es wird darauf hingewiesen, dass aus diesem Grunde das auf Straßen und sonstigen befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser nur mit reinigender Bodenpas-

sage in das Grundwasser eingebracht werden darf, was aufgrund der flächenhaften Versickerung über die Bahnschulter bei dem dort vorhandenen Flurabstand von minimal 5 m gewährleistet sei.

Auch diesbezüglich ist auf die spezifischen Bodeneigenschaften mit der hohen Wasserdurchlässigkeit und dem geringen Filter- und Rückhaltevermögen hinzuweisen und abzustellen mit der Folge, dass auch diesbezüglich weitergehende Untersuchungen durchzuführen sind, da aufgrund der spezifischen Bodeneigenschaften der pauschale Hinweis auf den Flurabstand gerade nicht ausreicht.

Diesbezüglich wird zudem ebenfalls auf ein Grundwassermonitoring abgestellt. Dies reicht jedoch aus den oben bereits aufgezeigten Gründen ebenfalls nicht aus.

- Ebenso verhält es sich mit dem Ausbau des Autobahnkreuzes Frankfurt, Erweiterung Verbindungsrampe, der Fahrstreifenenerweiterung und der Versickerungsanlage L. Auch die dort vorgesehene Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers wirft wegen der spezifischen Bodeneigenschaften Gefahren für das Grundwasser auf, welche nur unzureichend berücksichtigt wurden.
- Darüber hinaus wird eingewandt, dass der Abstand der grundwasserrelevanten Regenrückhaltebecken und Stauraumkanäle zur nächstgelegenen Grundwasserkontamination, welcher im Gutachten G 5 (S. 128) dargelegt wird, nicht ausreicht, um schädliche Auswirkungen der vorhandenen Grundwasserbelastungen auf den restlichen Grundwasserkörper nicht zu besorgen. Vielmehr ist aufgrund des geringen Abstandes eine Gefahr für das Grundwasser durch mobilisierte Schadstoffe zu befürchten.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

neu zu untersuchen, wie weit die grundwasserrelevanten Regenrückhaltebecken und Stauraumkanäle jeweils mindestens von der nächstgelegenen Grundwasserkontamination entfernt sein müssen unter Berücksichtigung der konkreten Situation und Lage des jeweiligen Einzelfalles und die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

- Im Hinblick auf die Gefahr der Verschleppung von Kontaminationen und Schadstoffen wird im Gutachten G 5 (Seite 128) auf die grundwasserschonende Bauweise und die kurzen Bauzeiten abgestellt und damit argumentiert, dass sogar im Fall des Umlenkens der Grundwasserströmung bei den angenommenen Strömungsgeschwindigkeiten von max. 1 m/Tag potentiell mobilisierte Schadstoffe die Baugrube nicht erreichen könnten.

Hiergegen wird eingewandt, dass nicht nur die Frage zu behandeln ist, ob mobilisierte Schadstoffe die Baugrube erreichen können, sondern gerade auch von Belang ist, ob mobilisierte Schadstoffe bspw. die Brunnen von Wasserschutzgebieten erreichen können und dies dadurch zu einer Gefährdung des Wohls der Allgemeinheit und zu einer Gefahr für das Schutzgut Wasser führt. Diese Frage wird nicht behandelt, obwohl dies erforderlich gewesen wäre. Die Unterlagen sind unzureichend.

Es wird **b e a n t r a g t**,

die Frage der Verschleppung von Kontaminationen und Schadstoffen und der davon ausgehenden Gefahren für das Grundwasser, insbesondere für die Trinkwasserschutzgebiete, dezidiert zu untersuchen und für das weitere Verfahren die erforderlichen Konsequenzen hieraus zu ziehen.

- Die Gefahr der Mobilisierung von Schadstoffen wird noch dadurch erhöht, dass der Abstand der grundwasserrelevanten Bauwerke zu den Grundwasserkontaminationen teilweise sehr gering ist. Bei zwei Haltungen (Haltung G 373 – RHB G sowie Haltung RW G 761 – RHB G (incl. RW G 1002 – RW G 768)), siehe Gutachten G 5 Seite 129, liegt die Kontamination sogar unmittelbar an der Haltung. Bei den Kontaminationen, an deren Rand die genannten Haltungen liegen, handelt es sich um Arsen und Nitroaromaten. Im Gutachten G 5 (Seite 129) wird selbst ausgeführt, dass die Leitungsverlegung im Bereich des bekannten Arsen- und Nitroaromaten-schadens ein potentiell Risiko darstelle. Dieses wird jedoch mit der Errichtung der entsprechenden Abschnitte der Rohrleitungsstränge im geschlossenen Vortrieb auszuräumen versucht. Die Problematik, dass beim geschlossenen Rohrvortrieb die Errichtung von Start-, Zwischen- und Zielschächten erforderlich ist, wobei die Zwischenschächte an den Knickpunkten der Leitungen errichtet werden, dem Umsetzen der Vortriebsmaschine dienen und in diesem Fall der Knickpunkt an den schadensnächsten Punkt fällt (siehe Gutachten G 5, S. 129), wird jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Die vom vorstehend aufgezeigten Vorgehen ausgehenden Gefahren werden weder ausreichend dargelegt noch ausgeräumt noch werden Möglichkeiten aufgezeigt, um die Gefahren zu verhindern bzw. zumindest zu minimieren. Die Unterlagen sind unzureichend.

Es wird **b e a n t r a g t**,

im Hinblick auf die vorgenannten Gefahren und allgemein im Hinblick auf die Gefahr der Verschleppung von Kontaminationen und der Mobilisierung von Schadstoffen sowie der dadurch möglichen Kontamination bislang ungeschädigter Grundwasserbereiche weitergehende Untersuchungen anzustellen, welche zum Inhalt haben, wie derartige Schäden und Verschleppungen verhindert werden können. Darüber hinaus ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Havariekonzept – was ebenfalls **b e a n t r a g t wird – zu erstellen, wie mit schon vorhandenen und insbesondere durch die Bauarbeiten eingetretenen und eintretenden Wasserschäden umzugehen ist, insbesondere im Hinblick auf den Schutz der Trinkwasserschutzgebiete und der Trinkwassergewinnungsanlagen.**

- Die Unzulänglichkeit der Unterlagen zeigt sich darüber hinaus darin, dass im Gutachten G 5 (Seite 130) ausgeführt wird, das östliche Ende der Haltung RW C 001-RHB C befinde sich nur ca. 100 m von dem kartierten Kohlenwasserstoffschaden AS-G 04 entfernt. Diesbezüglich wird jedoch unter Heranziehung der geringen Einbindetiefe der Kanaltrasse in den Grundwasserhorizont (max. 0,5 m) im östlichen Bereich ohne weitere Erläuterung und weitere Argumente die Gefahr der Verschleppung von Schadstoffen bzw. die Kontamination des in die Baugruben in-

filtrierenden Grundwassers als gering eingestuft. Auch hier hätten jedoch weitere Untersuchungen vorgenommen werden müssen, ein Schaden hätte gänzlich ausgeschlossen werden müssen.

- Die Unvollständigkeit der Unterlagen ergibt sich auch aus der Formulierung auf S. 130 des Gutachtens G 5, dass die genannten Auffälligkeiten an der Messstelle 613 a auch im Bereich der Haltung RW G 017-RHB G auftreten können, Ergebnisse der chemischen Analytik aus diesem Bereich jedoch nicht vorliegen. Um eine Gefährdung des Grundwassers sowie auch des Wohls der Allgemeinheit auszuschließen, hätten derartige Ergebnisse eingeholt werden müssen, was jedoch offensichtlich versäumt wurde.
- Es wird daher **b e a n t r a g t**,

weitergehende Untersuchungen durchzuführen, um Gefährdungen des Grundwassers und Gefährdungen des Wohls der Allgemeinheit mit Sicherheit ausschließen zu können. Dies gilt für Unterlagen im Hinblick auf die Grundwassergefährdung durch eine Verschleppung von Schadstoffen, die gerade im Hinblick auf die im Untersuchungsraum gelegenen Wasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen zwingend erforderlich sind.

Darüber hinaus wurde nicht untersucht, inwiefern das Grundwasser im Nahbereich von Bauten durch Lösung von Calcium, Magnesium etc. aus dem Beton sowie der dadurch hervorgerufenen Änderungen von pH-Wert und Temperatur in seinem Chemismus im Nahbereich dieser Bauten verändert wird, obwohl auf diese Gefahr hingewiesen wurde (siehe Gutachten G 5, S. 133). Gerade im Hinblick auf die Wasserschutzgebiete hätte jedoch untersucht werden müssen, ob dadurch auch Auswirkungen auf die Trinkwasserschutzgebiete und das in den Trinkwassergewinnungsanlagen geförderte Grundwasser zu befürchten sind.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen dahingehend durchzuführen, ob die Veränderung des Grundwassers im Nahbereich von Bauten durch Lösung von Calcium, Magnesium und anderen Stoffen aus dem Beton und der dadurch hervorgerufenen Änderungen von pH-Wert und Temperatur auf die Trinkwasserschutzgebiete und die vorliegenden Trinkwassergewinnungsanlagen Einfluss hat und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu ziehen.

- Bezüglich der Auswirkungen von Ausbaumaßnahmen im Bereich Ausbau Süd (incl. Tunnel GFA, Tunnel PTS und Tunnel Startbahn West) besteht die Gefahr, dass die Rodungstätigkeit auf die Mineralisationsrate des Grundwassers schädliche Auswirkungen hat sowie die Gefahr von Aktivierungseffekten durch Bauarbeiten oberhalb von Grundwasserschäden. Hierauf wird zwar im Gutachten G 5 auf Seite 138 hingewiesen, hierbei insbesondere auf Bauarbeiten über einem Kohlenwasserstoffschaden im Grundwasser (GFA-G 02). Es wird auch dargestellt, dass Mobilisierungseffekte durch baustellenbedingte Erschütterungen nicht auszuschließen sind. Als Gegenmaßnahmen werden jedoch nur – vollkommen unzurei-

chend – ein verstärktes Grundwassermonitoring und die Ausbreitungshinderung einer mobilisierten Schadstofffahne durch „geeignete Maßnahmen“ vorgeschrieben. Um welche Maßnahmen es sich hierbei handeln soll und ob überhaupt geeignete und zielführende Maßnahmen ergriffen werden können bzw. ob diese zeitlich rechtzeitig greifen, wird nicht dargelegt. Dies wurde offensichtlich auch nicht untersucht. Die Antragsunterlagen sind insoweit völlig unzureichend.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Gefahr von Mobilisierungseffekten durch baustellenbedingte Erschütterungen durchzuführen und anhand des Ergebnisses dieser Untersuchungen Maßnahmen zu ergreifen, um derartige Mobilisierungen zu verhindern sowie Maßnahmen aufzustellen, welche im Bedarfsfall durchzuführen sind.

Das vorgeschlagene Grundwassermonitoring ist diesbezüglich nicht zielführend, da dieses nur schon entstandene Schäden aufzeigen kann, jedoch weder die Entstehung von Schäden verhindern noch Maßnahmen zur Behebung von eingetretenen Schäden aufzeigen kann. Wird durch das Grundwassermonitoring ein Schaden angezeigt, ist es schon zu spät, das Grundwasser ist bereits verunreinigt und dem Wasserhaushaltsgesetz wurde zuwider gehandelt.

- Das westliche Ende des PTS-Tunnels liegt laut Gutachten G 5 (S. 141) in einer Entfernung von ca. 175 m zu einem Kohlenwasserstoffschaden („A 400“) im Oberstrom des Schadens. Es wird vermutet, dass mit einer Fließrichtungsumkehr und einem Zustrom von belastetem Grundwasser in den Baustellenbereich nicht zu rechnen ist. Argumente, weshalb dies nicht geschehen soll, werden jedoch – außer des pauschalen Hinweises auf die grundwasserschonende Bauweise ohne Wasserhaltung – nicht angeführt. Untersuchungen wurden nicht vorgenommen. Die Antragsunterlagen sind unzureichend.

Dies zeigt sich auch darin, dass ausgeführt wird, möglicherweise liege eine Kontamination im Nahbereich (LCKW, BTEX) vor. Ob dies tatsächlich der Fall ist, wurde jedoch offensichtlich nicht untersucht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

betreffend den PTS-Tunnel weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Kontaminationen, welche sich in der Umgebung des PTS-Tunnels befinden, durchzuführen und die sich hieraus ergebenden Handlungserfordernisse festzulegen.

- Des Weiteren wird in den Antragsunterlagen nicht aufgezeigt, welche Konsequenzen sich daraus ergeben, dass der PTS-Tunnel wie auch der GFA-Tunnel und GFA-Anschlusstunnel im Bestandssystem des Flughafens im Einzugsgebiet der Stadtwald-Wassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH sowie auch im nahen Unterstrom der Fraport – eigenen Gewinnungsanlagen geplant sind. Es wird lediglich in den Antragsunterlagen (Gutachten G 5, Seite 142 ff.) pauschal angeführt, dass aufgrund der Wassermengen und der Entfernung zu den Wassergewinnungsanlagen keine Auswirkungen auf diese zu besorgen seien. Nähere Erläu-

terungen und Argumente hierfür werden jedoch nicht genannt. Offensichtlich sind diesbezüglich auch keine Untersuchungen durchgeführt worden.

Es wird **b e a n t r a g t**,

weitergehende Untersuchungen durchzuführen, welche die Frage der Auswirkungen des geplanten PTS-Tunnels wie auch des GFA-Tunnels und des GFA-Anschlusstunnels auf die Stadtwald-Wassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH und sonstiger betroffener Wassergewinnungsanlagen zum Inhalt haben.

- Zum GFA-Tunnel und GFA-Anschlusstunnel wird im Gutachten G 5 (S. 143) ausgeführt, dass selbst bei grundwasserschonender Bauweise nitrathaltiges Grundwasser aus dem Nahbereich des Zielschachtes sowie beim nördlichen Anschlussstück nördlich des Zielschachtes anfallen werde. Wie mit diesem nitrathaltigen Grundwasser umgegangen werden soll bzw. wie das weitere Grundwasser hiervor geschützt werden soll, wird jedoch nicht dargelegt.

Es wird lediglich darauf abgestellt, dass in der Hessischen Grundwasserverwaltungsvorschrift keine Orientierungswerte für Nitrat vorlägen. Dies kann jedoch nicht zum Anlass genommen werden, sich mit dieser Problematik und der vorstehend aufgezeigten Fragestellung überhaupt nicht zu befassen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen durchzuführen, wie mit diesem nitrathaltigen Grundwasser umgegangen werden soll und wie weiteres Grundwasser vor einer Verunreinigung geschützt werden soll.

- Im Hinblick auf den GFA-Tunnel werden laut Gutachten G 5 (Seite 143) ca. 200 m nördlich des Zielschachtes im Abstrom zeitweise punktuelle Kohlenwasserstoffbelastungen dokumentiert, die den Sanierungsschwellenwert von Anhang 1 der Grundwasserverwaltungsvorschrift erreichen. Wegen der Entfernung und der kurzen geplanten Nutzungszeit des Zielschachtes (115 Tage) werden jedoch laut Gutachten vor dem Hintergrund einer Grundwasserfließgeschwindigkeit von max. 1 m/Tag keine Auswirkungen auf das im Zielschacht anfallende Restleckagewasser erwartet.

Es ist zweifelhaft, ob dies tatsächlich zutrifft. Untersuchungen diesbezüglich wurden offensichtlich nicht angestellt. Ob diese Kohlenwasserstoffbelastungen nicht doch so nahe am Zielschacht anstehen (in den Antragsunterlagen wird lediglich auf eine ca.-Angabe abgestellt, welche also mit erheblichen Ungenauigkeiten behaftet ist), dass negative Auswirkungen der Kontamination auf das Restleckagewasser eintreten, wurde offensichtlich nicht untersucht, hätte jedoch untersucht werden müssen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

im Hinblick auf die Kohlenwasserstoffbelastungen nördlich des Zielschachtes des GFA-Tunnels Untersuchungen anzustellen, ob diese für das Restleckagewasser im Zielschacht des GFA-Tunnels eine Gefähr-

derung für das Restleckagewasser, für den Main, in welchen dieses abgeleitet wird, sowie für das Grundwasser darstellen.

- Die Einbindetiefe des Tunnels Startbahn West in das Grundwasser beträgt rund 16 m, laut Gutachten G 5 (Seite 147) ergibt sich eine Absenkung des Grundwassers von rund 0,6 m. Es wird darauf abgestellt, dass diese im Bereich der jahreszeitlichen Schwankungen liege und demnach eine starke Beeinflussung des Grundwasserstandes ausgeschlossen sei. Dies ist anzuzweifeln. Darüber hinaus ist zu beachten, dass laut Gutachten G 5 (Seite 147) die Absenkungsbeträge einen weiten Umkreis von über 7 km umfassen, in welchem sie größer als 0,1 m sind. Wie groß genau sie jeweils sind, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Die Unterlagen sind insoweit unvollständig. Des Weiteren hat man sich nicht mit den daraus resultierenden Auswirkungen, bspw. mit Gebäudeschäden durch Setzungsrisse oder dgl. befasst. Auch diesbezüglich sind die Antragsunterlagen unzureichend.

Es wird **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen anzustellen, ob die Grundwasserabsenkung Auswirkungen auf die von dieser umfassten Gebiete haben kann, insbesondere, was Gebäudeschäden durch Setzungsrisse betrifft sowie Auswirkungen auf die Natur, beispielsweise auf von einem gleichbleibenden Grundwasserstand abhängige Pflanzen und Tiere.

- Aus den Antragsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Auswirkungen auf die Wälder südöstlich und südwestlich des geplanten Tunnels Startbahn West nicht untersucht wurden. Es wird (Gutachten G 5, Seite 148) eine Kontrolle der umliegenden Grundwassermessstellen vorgeschlagen, um eine Beeinflussung der minimal nur ca. 100 m entfernten und möglicherweise grundwasserbeeinflussten Wälder südöstlich und südwestlich des geplanten Tunnels auszuschließen. Aus dieser Formulierung ist zu entnehmen, dass man nicht untersucht hat, ob diese Wälder grundwasserbeeinflusst sind.

Es wird **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen vorzunehmen zu der Frage, ob die sich südöstlich und südwestlich des geplanten Tunnels Startbahn West befindenden Wälder grundwasserbeeinflusst sind. Sollte sich dabei herausstellen, dass die Wälder grundwasserbeeinflusst sind, sind des Weiteren Gegenmaßnahmen zu untersuchen und aufzuzeigen zum Schutz dieser grundwasserbeeinflussten Wälder, was ebenfalls b e a n t r a g t wird.

Es sei darauf hingewiesen, dass eine Kontrolle der umliegenden Grundwassermessstellen gerade nicht ausreicht, da diese nur eine schon eingetretene Veränderung anzeigen können, aber eine nachteilige Veränderung gerade nicht verhindern können.

- Auch bezüglich der Landebahn Nord-West incl. Tunnel sind die Antragsunterlagen im Hinblick auf die Nitratproblematik unzureichend. Ohne Aufzeigung, um welche Maßnahmen es sich hierbei handeln soll und ob diese wirklich geeignet sind, wird

lediglich dargelegt (Gutachten G 5, S. 152), den Risiken könne mit Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen begegnet werden.

Es wird **b e a n t r a g t**,

zu untersuchen, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung der Nitratauswaschung betreffend die Landebahn Nord-West inkl. Tunnel möglich und geeignet sowie wirksam sind.

- Im Hinblick auf das nitrathaltige Wasser sind Gefährdungen des Grundwassers beim Tunnelbau unter der geplanten Landebahn Nord-West zu besorgen, was sich aus G 5, S. 144 f. ergibt. Die Entscheidung, ob dieses Wasser in den Main eingeleitet werden darf oder vorher zusätzlich gereinigt werden muss, wird nicht getroffen, sondern als Einzelfallentscheidung abgetan. Wer diese Einzelfallentscheidung wann treffen soll, wird jedoch nicht aufgezeigt. Die Antragsunterlagen sind somit auch diesbezüglich unvollständig.

Es wird **b e a n t r a g t**,

durch Untersuchungen zu gewährleisten, dass das in den Main einzuleitende Wasser entsprechend gereinigt wird, so dass den Main nur unbelastetes Wasser eingeleitet wird.

- Nicht nachvollziehbar sind die Antragsunterlagen auch dahingehend, dass im Bereich des Tunnels unter der geplanten Landebahn Nord-West im Zuge der Baumaßnahmen laut Gutachten G 5 (Seite 155) Trennhorizonte durchschnitten werden. Es wird jedoch ausgeführt, dass, da der Schaden aus südöstlicher Richtung aus Bereichen ohne Trennhorizont zuströme, aufgrund der bestehenden Durchmischung für den Baubereich nicht von einem zusätzlichen Effekt auf die Schadstoffausbreitung auszugehen sei. Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr ist durch die Zerschneidung der Trennhorizonte zu befürchten, dass in bislang aufgrund der Abtrennung unbelastete Bereiche des Grundwassers das nitratbelastete Grundwasser eindringt und zu einer Verunreinigung auch dieser unbelasteten Ströme des Grundwassers führt.

Es wird **b e a n t r a g t**,

durch Untersuchungen festzustellen, ob und wie ein Eindringen von nitratbelastetem Grundwasser in unbelastete Grundwasserhorizonte verhindert werden kann.

- Zudem wird es eine Grundwasserneubildung geben, laut Gutachten G 5 (S. 157), welche eine Größenordnung von ca. 0,4 m beinhalten wird, in Trockenperioden noch höher. Die Auswirkungen auf die Vegetation und auf mögliche Hochwassergefährdungen für Menschen bzw. ganze Ortschaften wurde jedoch nicht untersucht. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung sind die Antragsunterlagen zudem dahingehend unzureichend, dass lediglich eine Abschätzung der Größenordnung der Veränderung erfolgt ist, jedoch kein exaktes Zahlenwerk ermittelt wurde (Gutachten G 5, Seite 161).

Um exakt bewerten zu können, wie sich die Grundwasserneubildung darstellt, ins-

besondere auch im Hinblick auf Hochwassergefahren für Ortschaften und Anwesen sowie im Hinblick auf Gefahren für die Natur, wird **b e a n t r a g t**,

eine genaue Untersuchung und Berechnung der Grundwasserneubildung und der Erhöhung des Grundwasserstandes vorzulegen, um die daraus entstehenden Konsequenzen ersehen und bewerten zu können.

- Die Leitungsverlegung für die Flugtreibstoffversorgung erfolgt teilweise innerhalb des Wasserschutzgebietes der Stadtwaldwasserwerke der HessenWasser GmbH der Zone III B (Gutachten G 5, S. 160). Es ist zu befürchten, dass durch diese Bauarbeiten Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebietes hervorgerufen werden. Ebenso stellt es sich mit den Arbeiten im Bereich Terminal A dar, in dem zusätzliche Flugzeugpositionen geschaffen und an das bestehende Hydranten-Betankungs-System mittels Versorgungs- und Pit-Leitungen angeschlossen werden sowie der Anbindung der vorhandenen Flugzeugpositionen V 92 bis V 102 an das bestehende Hydranten-Betankungs-System, welche ebenfalls innerhalb des Wasserschutzgebietes der Stadtwaldwasserwerke der Hessenwasser GmbH Zone III B stattfinden.

Es ist zu befürchten, dass durch die Bauarbeiten das Wasserschutzgebiet der Stadtwaldwasserwerke der Hessenwasser GmbH gefährdet wird. Des Weiteren ist durch die im Wasserschutzgebiet verlaufenden Leitungen des Hydranten-Betankungs-Systems, zu befürchten, dass, insbesondere bei Störfällen an diesen Leitungen, Kerosin und andere Schadstoffe in das Grundwasser gelangen und damit zu einer Verunreinigung des Grundwassers, zu einer Kontamination der Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH und damit auch zu einer Gefährdung des Wohls der Allgemeinheit sowie zu einer Gefährdung der Trinkwasserversorgung führen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

durch eine zusätzliche Begutachtung nachzuweisen, dass durch das Betankungssystem hervorgerufene Beeinträchtigungen und Verunreinigungen des Grundwassers ausgeschlossen sind.

- Im Rahmen der Havariebetrachtung (Gutachten G 5, Seite 168) werden der Ausfall von Wasserleitungen und sonstigen Einrichtungen der Wasserversorgung und die daraus resultierenden Versorgungsengpässe sowie die Gefahr einer Gefährdung der Trinkwasserversorgung nur unzureichend berücksichtigt.

Es wird **b e a n t r a g t**,

eine Untersuchung durchzuführen dahingehend, wie sich der Ausfall von Wasserleitungen alternativ bzw. auch kumulativ auf die Wasserversorgung der betroffenen Gemeinden auswirkt und wie Wasserengpässen vorgebeugt werden kann.

- Zur Berechnung der Fließzeiten ist zu bemängeln, dass im Gutachten G 5, insbesondere im Hinblick auf die Frage der Ausbreitung von Kontaminationen, immer darauf abgestellt wird, dass die Fließgeschwindigkeit des Grundwassers höchstens

1 m/Tag beträgt. Dies ist allerdings schon deshalb in Frage zu stellen, weil im Gutachten G 5 selbst (Seite 170) von einer **groben** Abschätzung gesprochen wird, da die tatsächliche Fließgeschwindigkeit von einer Reihe von zeitlich variablen Faktoren wie Entnahmemenge und Grundwasserstand abhängt und im Einzelfall bevorzugte Fließwege ausgebildet sein könnten, die die Fließzeiten herabsetzen; darüber hinaus seien die spezifischen Stoffeigenschaften organischer Stoffe wie z. B. Kohlenwasserstoffe nicht betrachtet worden. Hieraus ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass zum einen die Unterlagen unvollständig sind auch was die Fließzeiten und Fließgeschwindigkeiten des Grundwassers angeht und zum anderen die in den Antragsunterlagen zugrunde gelegte Fließgeschwindigkeit nur einen groben Anhaltspunkt darstellt, welcher gerade bei der heiklen Frage der Ausbreitung von Kontaminationen und auch bei den sonstigen Bewertungen, bei denen es auf die Fließgeschwindigkeit ankommt, nicht zugrunde gelegt werden kann, da er zahlreichen Unwägbarkeiten unterworfen ist.

Es wird **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen durchzuführen, welche eine exakte Berechnung der Fließgeschwindigkeit und der Fließzeiten des Grundwassers erlauben und diese ermittelte Fließgeschwindigkeit den Berechnungen, insbesondere bezüglich der Frage der Ausbreitung von Kontaminationen, zugrunde zu legen sowie hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

- Bezüglich der Schutz- und Vorsorgekonzepte (G 5, Seite 173 ff.) wird eingewandt, dass diese aufgrund der unzureichenden Untersuchungen und Unterlagen, auf welchen sie basieren, ebenfalls unzureichend sind und nicht ausreichen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

1. **aus den durchgeführten weitergehenden Untersuchungen weitere und funktionsfähige Schutz- und Vorsorgekonzepte zu erstellen.**
2. **Darüber hinaus wird eine Erweiterung des Monitoring-Systems b e a n t r a g t , da das aufgezeigte Monitoring-System (Gutachten G, Seite 178 ff.) unzureichend ist, nicht sämtliche Parameter sowie mögliche Schadstoffe erfasst und zu wenig Grundwassermessstellen enthält, so dass zum einen die Anzahl der Grundwassermessstellen erhöht werden muss und zum anderen weitere Parameter untersucht werden müssen.**

- Des Weiteren soll das Monitoringprogramm laut Antragsunterlagen nur mindestens drei Messkampagnen, also 1 ½ Jahre, vor Baubeginn der Landebahn gestartet werden. Auch dies ist unzureichend.

Es wird **b e a n t r a g t**,

das ausgeweitete Monitoringprogramm für mindestens sechs Messkampagnen, also 3 Jahre, vor Baubeginn der Landebahn in Betrieb zu nehmen, um eine längerfristige Abschätzung geben zu können.

- Die Auswirkungen der Einleitung von gehobenem Grundwasser und von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer sowie deren Versickerung wurden nur unzureichend untersucht.

Es wird **b e a n t r a g t**,

die Auswirkungen der Einleitung von gehobenem Grundwasser und von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer sowie deren Versickerung weitergehend zu untersuchen, insbesondere unter Beachtung der davon ausgehenden Gefahren für Oberflächengewässer und für das Grundwasser, und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

- Die Auswirkungen der Eingriffe in den Grundwasserkörper sowie in Oberflächengewässer auf den Naturhaushalt, insbesondere auf Naturschutz- und FFH-Gebiete wurden nur unzureichend untersucht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Auswirkungen der Eingriffe in den Grundwasserkörper sowie in Oberflächengewässer auf den Naturhaushalt, insbesondere auf Naturschutz- und FFH-Gebiete weitergehend zu untersuchen, um abschließend deren Gefährdung bewerten zu können und hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

II. Baulogistik

Auch im Hinblick auf die Baulogistik sind Einwendungen zu erheben.

- Bezüglich der Enteisungsmittel bauen die vorliegenden Unterlagen, insbesondere die Schmutzfrachtsimulationen und die Auslegung der geplanten Abwasserreinigungsanlage, auf den Daten des bislang verwendeten Produkts Kilfrost ABC-S auf (Planteil B 3, S. 78).
- Seit dem Winter 2003/2004 wird jedoch das Flugzeugenteisungsmittel Maxflight verwendet. Laut Unterlagen des Planteils B 3 beträgt der CSB-Wert von Kilfrost 835 mg/g, der CSB-Wert von Maxflight 850 mg/g. Das nunmehr verwendete Enteisungsmittel Maxflight ist also mit einem höheren CSB-Wert belastet als das früher verwendete Enteisungsmittel, auf dem sämtliche Unterlagen, Simulationen und Berechnungen sowie auch die Auslegung der geplanten Abwasserreinigungsanlage aufbauen. Der Verzicht auf eine Neuberechnung ist demgemäß nicht haltbar und nicht möglich. Vielmehr hätten neue Berechnungen unter Zugrundelegung des Enteisungsmittels Maxflight erfolgen müssen. Die Antragsunterlagen sind demnach unzureichend.

Bezüglich der Unzulänglichkeit der Unterlagen ist im Hinblick auf die Enteisungsmittelmengen des Weiteren zu berücksichtigen, dass als Grundlage der Schmutzfrachtsimulation die Daten der Winterhalbjahre 2000/2001 sowie 2001/2002 ver-

wendet wurden. Es stellt sich die Frage, weshalb nicht neuere Daten verwendet wurden, zumindest zusätzlich.

Es wird **b e a n t r a g t**,

die diesbezüglich relevanten Schmutzfrachtsimulationen und anderen Berechnungen sowie die Berechnung der Auslegung der geplanten Abwasserreinigungsanlage unter Zugrundelegung der Eigenschaften des Flugzeugenteisungsmittels Maxflight erneut durchzuführen.

- Bezüglich der Enteisungsproblematik wird als weiterer Aspekt eingewandt, dass das genaue Procedere der Umstellung auf den Sommerbetrieb und der diesem zwingend vorgehenden Abspülung der Enteisungsmittel auf den laufenden Betrieb verschoben werden soll. Dies ist jedoch nicht ausreichend, vielmehr ist dies schon im jetzigen Verfahren zu prüfen und festzulegen. Aus den Antragsunterlagen ergibt sich weder ein genaues noch ein nur schematisches Procedere. Anscheinend ist zum momentanen Zeitpunkt noch nicht klar, wie dieses Procedere überhaupt erfolgen soll und ob dies überhaupt möglich ist.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen durchzuführen, welche sich mit dem Procedere der Abspülung von Enteisungsmitteln vor dem Umstellen auf Sommerbetrieb befassen und dieses Procedere festzulegen.

- Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die Leichtstoffabscheideanlagen auch für den Flughafen Frankfurt im Ausbauzustand ausreichend dimensioniert sind. Wegen der Zunahme der versiegelten Flächen ist entgegen den Antragsunterlagen zu vermuten, dass wegen der größeren Ablaufmengen die vorhandene Dimensionierung der Leichtstoffabscheideanlagen nicht ausreicht, sondern diese gerade zu vergrößern sind.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

eine Berechnung bezüglich der Vergrößerung der Leichtstoffabscheideanlagen durchzuführen und entsprechend dem Ergebnis die Leichtstoffabscheideanlagen zu vergrößern.

- Dasselbe gilt für die Kanalnetzrechnungen. Es wird eingewandt, dass die Dimensionierung des Kanalnetzes nicht ausreicht, insbesondere, da dieses nur aufgrund von Simulationen erstellt wurde (sh. Planteil B 3, S. 82).

Es wird **b e a n t r a g t**,

weitergehende Berechnungen zur Dimensionierung des Kanalnetzes durchzuführen und entsprechend dem Ergebnis dieser Berechnungen das Kanalnetz zu vergrößern.

- Es wird zudem eingewendet, dass sämtliche Maßnahmen, welche mit dem Bau der A-380-Werft verbunden sind, in den vorliegenden Unterlagen zum Flughafen ausbau als Bestand unterstellt werden, so beispielsweise das RHB A (Planteil B 3,

S. 86). Da die A-380-Werft weder bestandkräftig planfestgestellt geschweige denn gebaut ist, können die damit verbundenen Einrichtungen für das vorliegende Verfahren nicht als Bestand unterstellt werden.

Daher wird **b e a n t r a g t**,

sämtliche Berechnungen und Prognosen, in denen die A-380-Werft als Bestand unterstellt wird, neu durchzuführen bzw. aufzustellen und hierbei die A-380-Werft nicht als Bestand zu unterstellen.

- Als weiterer Mangel an den Unterlagen ist festzuhalten, dass die dezentralen Versickerungen weder im Hinblick auf ihren Umfang noch im Hinblick auf ihren Standort feststehen, sondern auf anschließende Baugenehmigungsverfahren nach der Hessischen Bauordnung verwiesen wird. Da die Versickerung jedoch ein im Rahmen der Frage der Funktionsfähigkeit zu beachtender Aspekt ist, ist sie schon im Planfeststellungsverfahren zu regeln.
- Bezüglich des Regenrückhaltebeckens E ist zu befürchten, dass dann, wenn die Pumpen während eines Regenereignisses ausfallen, behandlungsbedürftiges Niederschlagswasser ohne vorherige Behandlung in den Main gelangt. Auf die Unwahrscheinlichkeit des Ausfallens der Pumpen während eines extremen Regenereignisses abzustellen, wie dies die Antragsunterlagen tun, ist unzureichend.

Es wird hiermit **b e a n t r a g t**,

einen Havarieplan aufzustellen.

- Im Planteil B 5 (Erläuterungsbericht: Bauleistik und Grundwasserhaltung während der Bauzeit) sind auf Seite 110 die vorhandenen Grundwassernutzungen (Trinkwassergewinnungsanlage „Hinkelstein“, kombinierte Brauch- und Trinkwasserentnahmebrunnen der Fa. InfraServ, Brauchwasserentnahmebrunnen der Fa. Ticonna/InfraServ und Trinkwasserentnahme der Fraport AG im Bereich der US Airbase) ausgeführt. Die weiteren vorhandenen Grundwassernutzungen, insbesondere die Stadtwaldwasserwerke der Hessenwasser GmbH sind dort jedoch nicht berücksichtigt. Die Antragsunterlagen sind unvollständig.

Es wird **b e a n t r a g t**,

auch die weiteren Grundwassernutzungen, welche sich innerhalb des Untersuchungsraums des Gutachtens G 5 befinden, mit aufzunehmen und in die Bewertung mit einzustellen.

- Des Weiteren lassen die Antragsunterlagen vermissen, den bauzeitlichen Grundwasserstand verbindlich festzulegen unter Hinweis darauf, dass es vor dem Hintergrund der in der Vergangenheit beobachteten Grundwasserschwankungen sowie aus wirtschaftlichen Überlegungen und wegen der Möglichkeit einer großräumigen Veränderung der Grundwasserstände (z. B. bei Ausschöpfung der erteilten Grundwassernutzungsrechte) erforderlich sei, vor der Bauausführung der Einzelbaumaßnahmen die Aussagen zu den jeweils zu erwartenden bauzeitlichen Grundwasserständen zu konkretisieren. Dies ist jedoch nicht ausreichend. Vielmehr muss schon in den Antragsunterlagen der bauzeitlich anzusetzende Grund-

wasserstand ausgeführt werden, um davon ausgehend über die Notwendigkeit eines Einsatzes grundwasserschonender Bauweisen und das Vorhalten der Verbringungs-systeme entscheiden zu können.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

den bauzeitlich anzusetzenden Grundwasserstand festzulegen und die hierfür erforderlichen Untersuchungen durchzuführen.

- Im Hinblick auf Grundwasserschäden ist einzuwenden, dass im südlichen Erweiterungsgebiet sich in Höhe der Flugzeughalle 9 ein Schaden durch Arsen und Nitroaromate im Grundwasser befindet, welcher bislang nicht saniert wurde. Die Schadstofffahne dieses Schadens hat sich laut Antragsunterlagen in Grundwasserfließrichtung (Nordwesten) ausgebreitet und besitzt eine kartierte Längenausdehnung von ca. 400 m (sh. hierzu Planteil B 5, Seite 119). Weitere Grundwasserschäden werden laut Antragsunterlagen im Bereich der US Airbase sowie der Cargo City Süd/Speditionszentrum (südlich des Flughafengebiets) in weiten Teilen sowohl als Boden- als auch als Grundwasserverunreinigungen festgestellt oder vermutet, jedoch nicht saniert. Die Antragsunterlagen sind dahingehend unzureichend, dass diese Schäden zwar bekannt sind bzw. zumindest vermutet werden, jedoch keine weitergehenden Untersuchungen angestellt wurden im Hinblick darauf, ob sich diese Schäden möglicherweise durch die Ausbaumaßnahmen weiter ausdehnen bzw. Schadstoffe aus diesen Schadensherden verschleppt werden und dadurch Gefahren für das Grundwasser, die Trinkwassergewinnungsanlagen und Trinkwasserschutzgebiete und damit für die Allgemeinheit bestehen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

Untersuchungen durchzuführen, ob diese vermuteten bzw. schon festgestellten Schadensherde durch die Ausbaumaßnahmen mobilisiert werden können und durch die Ausbaumaßnahmen eine Gefahr für das Grundwasser, die Trinkwassergewinnungsanlagen und Trinkwasserschutzgebiete sowie für das Wohl der Allgemeinheit aufgrund dieser Schadensherde zu besorgen ist. Sollte dies der Fall, sind wirksame Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

- Des Weiteren wird eingewandt, dass die festgestellten Schäden, bezüglich derer schon Sanierungen durchgeführt werden (Kohlenwasserstoffschaden der Fa. Caltex, LCKW-Schaden im Bereich des Terminals 1 auf der Nordseite des Flughafens) nur unzureichend im Hinblick auf die Gefahr der Schadstoffverschleppung und der Auswirkungen auf das Grundwasser, insbesondere die Wassergewinnungsanlagen, untersucht wurden.

Es wird daher auch für die bereits bekannten und momentan in Sanierung befindlichen Schäden eine abschließende Untersuchung **b e a n t r a g t**,

welche sich mit der Frage der Verschleppung von Schadstoffen und der Auswirkungen auf das Grundwasser, insbesondere auch auf die Trinkwassergewinnungsanlagen, befasst.

- Die Unzulänglichkeit der Antragsunterlagen zeigt sich zudem darin, dass die Erfordernis weiterer Behandlungsschritte des zu verbringenden Wassers nicht zuverlässig festgestellt, sondern nur grob abgeschätzt werden kann (sh. Planteil B 5, Seite 121). Es ist unter dem Aspekt eines umfassenden Gewässerschutzes jedoch erforderlich, schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu eruieren, ob und welcher weitere Reinigungsbedarf erforderlich ist und eine Detailplanung der dann erforderlichen Reinigungsstufen vorzunehmen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

zu prüfen, welcher weitere Reinigungsbedarf im Hinblick auf die Verbringung von Grundwasser erforderlich ist und diesbezüglich eine Detailplanung der erforderlichen Reinigungsstufen vorzunehmen.

- Des Weiteren wird versäumt, bezüglich sonstiger Tiefbaumaßnahmen (z. B. neues Terminal 3 im Südbereich, Unterführung des Tunnels Okrifteler Straße unter der Rollbrücke West, Gründungsstrukturen der Rollbrücken Ost und West sowie des Passagier-Transfer-Systems) Auswirkungen auf das Grundwasser zu untersuchen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

auch diesbezüglich Untersuchungen, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr für das Grundwasser durchzuführen.

- Im Hinblick auf den Tunnel Landebahn Nordwest besteht die Gefahr, dass die in diesem Bereich festgestellten erhöhten LCKW-Werte sowie auch die Nitratbelastungen zu einer Verunreinigung des Grundwassers führen. Auch dies wurde nur unzureichend untersucht.

Es werden daher bezüglich der Nitratbelastung und der LCKW-Belastung im Bereich des Tunnels Landebahn Nordwest weitergehende Untersuchungen sowie die Festlegung und Durchführung von Maßnahmen, die Gefahren für das Grundwasser abwenden, beantragt.

- Die Unzulänglichkeit der Unterlagen zeigt sich auch in der Frage der Reinigung der vom Tunnel Landebahn Nordwest, GFA-Tunnel und PTS (Passagier-Transfer-System) anfallenden Wässer. Im Planteil B 5, Seite 128 wird dargelegt, dass im vorliegenden Planungsstadium aufgrund der vorliegenden Analysedaten nicht festgelegt werden könne, ob neben den „obligatorischen“ Reinigungsstufen (Leichtstoffabscheider, Neutralisation und Kiesschnellfilter) ggf. weitere Behandlungsschritte erforderlich seien im Falle einer Versickerung (z. B. Denitrifikation). Dies wird zwar als wahrscheinlich angesehen, jedoch wird darauf abgestellt, dass dies zum momentanen Zeitpunkt aufgrund der vorliegenden Daten nicht festgestellt werden könne. Das Datenmaterial ist also unzureichend. Genaue Aussagen und Beurteilungen sind anhand der vorliegenden Daten nicht möglich.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Analysedaten auszubauen, um bewerten zu können, welche weiteren Behandlungsschritte zur Reinigung der anfallenden Wässer erforderlich sind.

derlich sind.

Gleiches gilt für die Reinigung der anfallenden Grundwässer des Tunnels Startbahn West (sh. Planteil B 5, S. 134). Auch bezüglich des GFA-Tunnels sind die Untersuchungen nur unzureichend. Laut Planteil B 5 (S. 139) ist davon auszugehen, dass sich ca. 130 m im Abstrom (norwestlich) des GFA-Anschlusstunnels eine Grundwasser- und Bodenverunreinigung befindet (Kerosinschaden) sowie unter Umständen mit einem breiten Spektrum an organischen und anorganischen Altablagerungen gerechnet werden muss (Altlastenverdachtsflächen GFA-ALVF 02 und GFA-ALVF 04). Zwar wird ausgeführt, dass sich der Altlastenverdacht nach Auswertung einer orientierenden Untersuchung nicht bestätigt habe im unmittelbaren Bereich der Tunneltrasse, jedoch wird nicht dargelegt, was im nicht unmittelbaren Bereich der Tunneltrasse die orientierende Untersuchung ergeben hat bzw. ob eine solche für diesen Bereich überhaupt durchgeführt wurde. Zur Ausräumung der Gefahr ist eine Detailuntersuchung, welche über den bisherigen Untersuchungsraum hinausgeht, erforderlich.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

nicht nur im unmittelbaren Bereich der Tunneltrasse, sondern auch in dem davon nur mittelbar betroffenen weitergehende Untersuchungen, namentlich Detailerkundungen, durchzuführen, um das Schadstoffspektrum umfassend zu ermitteln und hieraus die erforderlichen Konsequenzen ziehen zu können.

- Die Antragsunterlagen sind zudem im Hinblick auf die 1977 im Bereich des Terminals 1 festgestellten Mineralölkontaminationen unzulänglich, da laut Planteil B 5 (S. 139) genaue Konzentrationen nicht bekannt seien und die räumliche Ausdehnung im Vorfeld der Bauausführung erst erkundet werden müsse. Dies ist unzureichend, die genaue Ausdehnung hätte vielmehr schon zum jetzigen Zeitpunkt erkundet werden müssen, insbesondere, um die Planung daran auszurichten und bei Notwendigkeit Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die räumliche Ausdehnung der belasteten Gebiete schon zum jetzigen Zeitpunkt zu erkunden und die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen.

Dies ist insbesondere deshalb relevant, da sich nahezu der gesamte GFA-Tunnel (Haupt- und Anschlusstunnel sowie Start- und Zielschächte) im Wasserschutzgebiet III B der Trinkwassergewinnungsanlagen Hinkelstein/Schwanheim/Goldstein befindet.

- Insgesamt wird zur Frage einer Gefahr für das Grundwasser pauschal auf die grundwasserschonende Bauweise und den Vortrieb durch hydraulisch bzw. pneumatisch aufgebauten Innendruck abgestellt, so bei den Tunneln und bei den Rückhaltebecken. Es wird jedoch nicht beachtet, dass dadurch Grundwasser verdrängt wird. Die Fragen, ob dadurch Grundwasserströmungen verändert werden bzw. sich Grundwasserfließrichtungen ändern, werden nicht untersucht, genauso wenig die Frage, ob damit Mobilisierungen von Schadstoffen verbunden sind.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

Auswirkungen der Errichtung der Tunnel und der Rückhaltebecken auf die Grundwasserströmungen sowie die Gefahr der Mobilisierung von Schadstoffen und der Verschleppung von Schadstoffen zu untersuchen.

Zudem wird **b e a n t r a g t**,

das Verbringungskonzept zu überarbeiten und nachzuprüfen, ob andere Lösungsmöglichkeiten als die, die bei den Baumaßnahmen der Flughafenerweiterung anfallenden Grundwassermengen vollständig durch den neuen Ableitungssammler in den Main abzuschlagen, verwirklicht werden können, da bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise sämtliches gefördertes Grundwasser dem Grundwasserkreislauf entzogen wird. Aus diesem Grund besteht die Gefahr einer Verringerung des Grundwasserdargebotes und damit verbunden des Trockenfallens von Brunnen sowohl von Privatpersonen als auch von der öffentlichen Wasserversorgung dienenden Brunnen.

- Des Weiteren ist offen gelassen und nicht untersucht, ob im Havariefall eine Zwischenspeicherung des belasteten Wassers in extra dafür vorzusehenden Speicherbecken erfolgt oder ob ein vorübergehender Einstau der Baugruben riskiert wird, da diese Entscheidung der bauausführenden Firma auferlegt wird. Ob diese Firma überwacht wird bzw. wer diese überwacht, wird offen gelassen. Die Entscheidung müsste zumindest ein unabhängiger Dritter treffen, damit dem Gewässerschutz in ausreichendem Maße Rechnung getragen wird. Zudem müssten schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Untersuchungen angestellt werden, welche der beiden aufgezeigten Methoden dem Gewässerschutz entspricht. Sollte sich dabei herausstellen, dass dies nur durch gesondert vorzusehende und errichtete Speicherbecken erfolgen kann, müssten diese in die Planfeststellung mit einbezogen werden.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

ein vollständiges Havariekonzept zu entwickeln.

III. Altlasten

Mit den Altlasten befasst sich das Gutachten G 4.

- Dort ist in der Einleitung ausgeführt, dass im Gutachten geklärt werden soll, ob in den Baubereichen der Teilvorhaben mit Kontaminationen des Untergrundes durch gewerbliche/industrielle Nutzung und/oder spezifische Einwirkungen zu rechnen ist.

Hieraus ist zu entnehmen, dass Untersuchungen nur in den Baubereichen der vom Ausbau umfassten Teilvorhaben erfolgt sind. Ob möglicherweise Einwirkungen von

bzw. Auswirkungen auf andere Teile des Flughafens, beispielsweise durch die Mobilisierung von Altlasten, berücksichtigt werden müssen, wurde offensichtlich nicht geprüft. Aus diesem Grund ist das Gutachten G 4 unvollständig, da es erforderlich ist, die Altlastensituation umfassend zu überprüfen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Überprüfung der Altlastensituation auch auf Baubereiche der nicht direkt den Ausbau umfassenden Teilvorhaben auszudehnen, insbesondere was die Mobilisierung von Altlasten betrifft.

- Des Weiteren hat sich die Recherche des Gutachtens G 4 nur auf Recherchen und Untersuchungen aus den Jahren 2001 bis 2002 bezogen. Um ein aktuelles Gesamtbild zu erhalten, hätte man jedoch neuere, aktuelle Untersuchungen durchführen müssen. Dies ist nicht erfolgt.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

aktuelle Untersuchungen durchzuführen, insbesondere umwelttechnische orientierende Untersuchungen sowie – soweit erforderlich – weitergehende Detail- und ggf. Sanierungsuntersuchungen.

- Auch im Hinblick auf den Nitrat-Grundwasserschaden (NW-G 02) betreffend die Landebahn Nordwest sind die Untersuchungen unzureichend, so wird im Gutachten G 4 (Seite 50) ausgeführt, im westlichen Bereich seien bislang überhaupt keine Nitrat-Untersuchungen durchgeführt worden, so dass eine eindeutige Abgrenzung des Nitratschadensfalles nach Westen für den Bereich der Start/Landebahn fehlt.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

auch im westlichen Bereich eine umfassende Untersuchung des Nitratschadensfalles durchzuführen, um diesen eindeutig abgrenzen zu können.

- Des Weiteren sind die Ausführungen im Gutachten G 4 deshalb unzureichend, da dort bezüglich der Altlastenverdachtsfläche Rhein/Main Airbase 94 der 102 dort bekannten Altlastenverdachtsflächen nicht im Einzelnen beschrieben werden, sondern nur pauschal bezüglich des zu erwartenden Schadstoffpotentials wiedergegeben werden. Die Altlastenverdachtsflächen werden in den kartographischen Darstellungen ebenfalls nicht einzeln ausgewiesen, so dass diese nicht nachvollzogen werden können.

Es wird **b e a n t r a g t**,

auch diese 94 Altlastenverdachtsflächen einzeln zu untersuchen und nachvollziehbar darzustellen.

- Bezüglich der Altlastenverdachtsfläche AF-G 01- Arsen/Nitroaromaten des Ausbaubereiches Süd, Cargocenter 2, wird im Gutachten G 4 ausgeführt, eine sichere Abgrenzung der Schadstofffahne sei auf der Basis des vorhandenen Grundwassermessstellennetzes nicht möglich. Auch dies zeigt die Unzulänglichkeit der Un-

tersuchungen, da eine Ausdehnung des Grundwassermessstellennetzes und darauf basierend weitere Untersuchungen hätten vorgenommen werden müssen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass Grundwassermessstellennetz so auszudehnen, dass die Schadstofffahne der Altlastenverdachtsfläche AF-G 01- Arsen/Nitroaromaten sicher abgegrenzt werden kann.

- Des Weiteren lässt das Gutachten G 4 vermissen, dass die von Baumaßnahmen betroffenen Verdachtsflächen und Schadensfälle näher untersucht worden sind, gerade im Hinblick auf die Bauarbeiten.

Es wird daher **b e a n t r a g t**

aufzuzeigen, wie mit den von Baumaßnahmen betroffenen bzw. im Bereich von Baumaßnahmen liegenden Verdachtsflächen und Schadensfällen umgegangen werden soll und eine Gefahr für das Grundwasser und den Boden ausgeschlossen werden soll.

Dies gilt insbesondere für die Schadensfälle und Verdachtsflächen im Ausbaubereich Süd sowie für die im Teiluntersuchungsraum Start/Landebahnssystem von Baumaßnahmen betroffenen Flächen NW-ALFV 01, GFA-ALVF 02, GFA-ALVF 03 und NW-G 02.

Von besonderer Relevanz ist, dass die Altlastenverdachtsflächen GFA-ALVF 02, GFA-ALVF 03, GFA-ALVF 04, GFA-ALVF 05, GFA-ALVF 06, A 400 (GFA-B 01) und GFA-G 02 innerhalb der Schutzzone III B von Wasserwerken (Wasserwerk Hinkelstein) liegen. Aus diesem Grunde hätten spezifische Untersuchungen im Hinblick auf die von diesen Schadensfällen ausgehenden Gefahren für das Wasserwerk erfolgen müssen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

spezifische Untersuchungen vorzunehmen, welche insbesondere die Problematik der Lage von Schadensfällen innerhalb der Schutzgebieten von Wasserwerken berücksichtigen, und die daraus resultierenden erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Folgende Altlastenverdachtsflächen, schädliche Bodenveränderungen und Grundwasserverunreinigungen sind von Baumaßnahmen (Tiefbaumaßnahmen und Erdbewegungen) zur Erstellung des zukünftigen GFA-Tunnels betroffen: GFA-ALVF 01, GFA-ALVF 02, GFA-ALVF 03, GFA-ALVF 04, GFA-ALVF 05, GFA-ALVF der RMAB und NW-G 02. Aus diesem Grunde hätten weitergehende Untersuchungen auch im Hinblick auf die Gefährdung des Grundwassers durch diese Schadensfälle vorgenommen werden müssen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf die Gefahr der Mobilisierung von Schadstoffen aus den oben aufgezeigten Schadensfällen

sowie betreffend die von diesen ausgehenden Gefahren für Trinkwassergewinnungsanlagen durchzuführen.

- Die orientierenden Untersuchungen auf den Altlastenverdachtsflächen waren nicht ausreichend, da bei den Bohrungen in der Regel die Endteufe max. 2 m unter Geländeoberkante betragen hat. Um das Schadstoffspektrum umfassend zu ermitteln, hätten tiefere Bohrungen erfolgen müssen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

im Rahmen von orientierenden Untersuchungen auf den Altlastenverdachtsflächen tiefer gehende Bohrungen durchzuführen.

- Des Weiteren erfolgte bei diesen orientierenden Untersuchungen gerade keine Beprobung von Grundwasser (siehe Gutachten G 4, Seite 78). Vielmehr sollten Grundwasseruntersuchungen erst dann durchgeführt werden, wenn im Untergrund (Boden/Bodenluft) Schadstoffbelastungen nachgewiesen wurden, die eine Gefährdung des Grundwassers vermuten ließen.

Auch hier erfolgten somit nur unzureichende Untersuchungen. Es ist erforderlich, auch das Grundwasser zu beproben im Rahmen der orientierenden Untersuchungen und Grundwasseruntersuchungen durchzuführen, um eine Belastung und auch eine Gefährdung des Grundwassers erkennen zu können. Nur auf den Boden bzw. die Bodenluft abzustellen, reicht nicht aus, da damit Grundwasserschäden nicht erkannt werden können.

Es wird **b e a n t r a g t**,

im Rahmen von orientierenden Untersuchungen umfassende Grundwasseruntersuchungen im Hinblick auf eine Schadstoffbelastung und Gefährdung des Grundwassers durchzuführen.

- Auch bezüglich der Bewertungskriterien, namentlich der Prüfwerte des Wirkungspfadef Boden-Mensch ist fraglich, ob eine umfassende Prüfung vorliegt, da diese sich nur auf unbefestigte Flächen von Arbeits- und Produktionsstätten beziehen, die nur während der Arbeitszeit genutzt werden.

Im Hinblick auf die Beurteilungswerte der Altlasten und Altlastenverdachtsflächen wurde im Gutachten G 4 auf das Handbuch Altlasten „Untersuchung und Beurteilung des Wirkungspfadef Boden ⇒ Grundwasser, Sickerwasserprognose“ des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie abgestellt als Bewertungskriterium.

Es ist fraglich, ob dies mit den Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes und der Bundesbodenschutzverordnung in Einklang zu bringen ist.

Es stellt sich die Frage, weshalb hier nicht auf die Bundesbodenschutzverordnung abgestellt wird. Insgesamt ist an den Antragsunterlagen zu bemängeln, dass diese die Bundesbodenschutzverordnung vollkommen außen vorlassen. Diese hätte jedoch in Verbindung mit dem Bundesbodenschutzgesetz im Zusammenhang mit der Gefahr der Kontamination durch Altlasten zur Bewertung und zur weiteren

Vorgehensweise herangezogen werden müssen. Dies ist jedoch offensichtlich nicht erfolgt.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

im Hinblick auf den Aspekt der Kontamination von Boden und Grundwasser, insbesondere betreffend die Sanierung und die Vorsorge, als Rechtsgrundlage das Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundesbodenschutzverordnung heranzuziehen und die einschlägigen Prüfwerte aus der Bundesbodenschutzverordnung zugrunde zu legen.

- Im Hinblick auf die Bohrung BF 01107 im Bereich der Landebahn Nord-West, bei der sich der Verdacht einer Schadstoffbelastung bestätigt hat und deshalb eine schädliche Bodenveränderung vorliegt, wurde versäumt, weitergehende Untersuchungen durchzuführen, insbesondere Sanierungsuntersuchungen.

Im Bereich der Bohrung BF 01107 im Bereich der Landebahn Nord-West wird im Gutachten G 4 eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser nicht ausgeschlossen und eine Verlagerung der Schadstoffe für möglich erachtet (Gutachten G 4, Seite 108). Allerdings wird versäumt aufzuzeigen, wie diesem entgegenge wirkt werden kann und soll.

Ebenso verhält es sich mit den Ausbaumaßnahmen im Bereich des RWE-Umspannwerkes Kelsterbach, bei dem nach Gutachten G 4 (Seite 109) Gefahren für die Schutzgüter Boden, Grundwasser und Mensch zu befürchten sind.

Dasselbe gilt für die Baumaßnahmen im Ausbaubereich Süd, bezüglich derer ebenfalls laut Gutachten G 4 (Seite 109) mit Gefährdungen der Schutzgüter zu rechnen sein muss.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

in diesem Bereich Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers festzuschreiben.

- Laut Gutachten G 4 sollen Schadstoffverschleppungen trotz der schon vorliegenden Grundwasserschadensfälle auszuschließen sein. Dies wird mit den Aussagen des Gutachtens G 5 begründet, wonach es durch die ins Grundwasser eingreifenden Tiefbaumaßnahmen keine Auswirkungen im Sinne von Strömungsumlenkungen der Grundwasserfließrichtungen geben soll und somit Schadstoffverschleppungen auszuschließen sein sollen. Hierbei wird jedoch nicht berücksichtigt, dass Grundwasser durch Baumaßnahmen verdrängt wird. Die Frage, ob dieses verdrängte Grundwasser zu einer Mobilisierung von Schadstoffen führen kann, wird nicht behandelt. Dies hätte jedoch erfolgen müssen, was bereits oben aufgezeigt wurde.

Es wird **b e a n t r a g t**,

durch Untersuchungen sicher auszuschließen, dass aufgrund von ins Grundwasser eingreifenden Tiefbaumaßnahmen eine Mobilisierung von Schadstoffen eintritt.

- Darüber hinaus sind die Vorschläge zur Vermeidung/Verminderung von Gefährdungen unzureichend, da lediglich für bestimmte Bereiche eine baubegleitende Sanierung vorgeschlagen wird, jedoch nirgends eine Sanierung bzw. auch nur Sanierungsuntersuchung vor Beginn der Bauarbeiten angeordnet wird. Um eine Verschleppung von Schadstoffen zu vermeiden, ist jedoch eine vor Beginn der Bauarbeiten abgeschlossene Sanierung erforderlich.

Es wird **b e a n t r a g t**,

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und somit vor Beginn der Bautätigkeiten Sanierungsuntersuchungen vorzunehmen und Sanierungen durchzuführen, insbesondere, da nach Durchführung der Bauarbeiten und Versiegelung der Oberflächen die Ausführung der Sanierung technisch schwieriger und mit einem erhöhten Kostenaufwand verbunden ist.

- Insgesamt bleibt im Hinblick auf die Altlastensituation festzuhalten, dass die erforderliche umfassende Bewertung der Altlastensituation sowie der sich daraus ergebende Handlungsbedarf im Sinne einer abschließenden Gefährdungsabschätzung anhand der vorliegenden Unterlagen nicht möglich ist.

Des Weiteren fehlt die Darstellung der Sanierungskosten bzw. ein Nachweis der finanziellen Durchführbarkeit der Sanierung und der Schlüssigkeit der Finanzierung.

IV. Trinkwasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen

Aus dem vorstehend Aufgeführten ergibt sich bezüglich der Wasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen das Problem, dass Ausbaumaßnahmen im Bereich von Wasserschutzgebieten durchgeführt werden und auch Schadensfälle in deren Einzugsgebiet vorliegen, obgleich die Auswirkungen auf die Wasserschutzgebiete und die Trinkwassergewinnungsanlagen nur unzureichend untersucht wurden.

Des Weiteren sind die Wasserschutzgebiete und Trinkwassergewinnungsanlagen durch Schadstoffe (z. B. durch Kerosin, Enteisungsmittel, Winterdienstmittel, Flugzeuwaschwasser, Reifenabrieb, Düngemittel und sonstige wassergefährdende Stoffe) gefährdet. Es ist zu erwarten, dass infolge dieser Belastung und der zusätzlichen Belastung mit Schadstoffen aus dem Luft- bzw. KFZ-Verkehr ein erhöhter Eintrag über den Bodenpfad bzw. das Oberflächengewässer in das Grundwasser erfolgt. Die Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität und der Trinkwassergewinnungsanlagen muss jedoch ausgeschlossen sein. Gem. § 6 WHG ist insbesondere eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, im besonderen der Gefährdung der öffentlichen Wasserversorgung, auszuschließen sowie gem. § 34 WHG (Vorsorgegrundsatz) eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften.

Im Hinblick auf die Trinkwassergewinnung sowohl von Privaten als auch der öffent-

lichen Trinkwasserversorgung ist darüber hinaus dem Aspekt nicht genügend Rechnung getragen, dass aufgrund der Veränderung des Grundwasserstandes diese Brunnen nicht mehr mit genügend Wasser gespeist werden und trocken fallen können. Die Brunnen dürfen zudem keine Beeinträchtigung der Wasserqualität erfahren, dies insbesondere auch vor dem Hintergrund einer möglichen Schadstoffmobilisierung infolge von Veränderungen der Bodenbeschaffenheit.

Es wird **b e a n t r a g t**,

die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung und der Baumaßnahmen mit Grundwasserbezug hinreichend zu untersuchen und auszuschließen, dass Gefahren für die Trinkwasserversorgung entstehen.

V. Oberflächengewässer

Auch die Auswirkungen der Niederschlagsentwässerung auf die Oberflächengewässer ist dezidiert zu untersuchen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

- a) **schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen, dass durch die Einleitungen von Niederschlagswasser oder von gefördertem Grundwasser in Oberflächengewässer diese nicht verunreinigt werden sowie**
- b) **dass § 26 WHG Rechnung getragen wird. Auch für Oberflächengewässer besteht die Problematik des Einleitens wassergefährdender Stoffe, insbesondere von Enteisungsmitteln, Winterdienstmitteln, Flugzeugwaschwasser, Reifenabrieb, Düngemittel oder sonstigen wassergefährdenden Stoffe.**

Daher wird **b e a n t r a g t**,

Flugzeugenteisungsmittel zurückzugewinnen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

sicherzustellen, dass bei den Oberflächengewässern keine relevanten Änderungen von Fließgeschwindigkeit, Abflussverhältnissen und Gewässerqualität hervorgerufen werden. Auch dies ist anhand der vorliegenden Unterlagen und Untersuchungen nicht möglich.

Auch bei mittelbaren Beeinträchtigungen der kommunalen Wasserversorgung können sich Gemeinden auf ihr Selbstverwaltungsrecht berufen: Nach der Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte liegt eine Verletzung des Art. 28 Abs. 2 GG vor, wenn eine Kommune die Erfüllung der Pflichtaufgabe Wasserversorgung auf einen Dritten übertragen hat, die von diesem geschaffenen Einrichtungen

durch ein Projekt beeinträchtigt werden und die Gemeinde dadurch gehindert wird, ihren Verpflichtungen zur Daseinsvorsorge nachzukommen

E) Lärmschutzkonzept

Die ausgelegten Unterlagen beinhalten zwar einige Gutachten zur Bewertung der verschiedenen Lärmauswirkungen, jedoch liegen diesen Gutachten weder die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Grunde, noch wird ernsthaft das Ziel verfolgt, den Lärmschutzinteressen der Betroffenen gerecht zu werden. Im Folgenden wird aufgezeigt, dass Unsicherheiten und Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Lärmwirkungsforschung zu Lasten und gerade nicht zu Gunsten der Bevölkerung gelöst werden und dem Vorhaben bis heute kein Lärmschutzkonzept zu Grunde liegt, das den Betroffenen verdeutlicht, mit welchen Lärmbelastungen sie schließlich rechnen müssen. Dieser Zustand ist unerträglich, so dass er vollumfänglich zum Gegenstand der Einwendung gemacht wird.

I. Rechtliche Vorgaben zum Lärmschutzkonzept

Nach § 8 i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG ist im Planfeststellungsverfahren vor der Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluss zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist. In § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG wurde daher als Genehmigungsvoraussetzung der Schutz vor Fluglärm in das Gesetz ausdrücklich mit aufgenommen. Darüber hinaus besteht nach § 29 b LuftVG eine Pflicht zur Verminderung von Fluglärm und zur Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung. Im Vollzug von § 6 LuftVG sind durch § 40 Abs. 1 Nr. 10 a und b LuftVZO für Flughäfen Gutachten eines technischen und medizinischen Sachverständigen vorgeschrieben. Schließlich sind bei der Planfeststellung gem. § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Diesen rechtlichen Vorgaben werden die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen in keinsten Weise gerecht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass die Interessen der Betroffenen am Schutz vor Fluglärm entsprechend den rechtlichen Vorgaben berücksichtigt und dazu Unterlagen vorgelegt werden, die die Lärmauswirkungen (Fluglärm und sonstiger Lärm) konkret und transparent auf der Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Ergebnisse anhand der technisch möglichen Kapazität darstellen.

II. Kein nachvollziehbares Lärmschutzkonzept

Aus den Unterlagen ergibt sich nicht, mit welchen Lärmbelastungen schließlich gerechnet werden muss. So wurden im Gutachten G 10.1 (Teil A Fluglärm) verschiedene Lärmkonturen für die drei Flugbetriebsszenarien (Ist - Situation, Prognose-nullfall, Planungsfall) ermittelt. Dabei wurden u. a. 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 55, 57, 59, 62, 65 und 70 dB annimmt, ermittelt. Daneben wurden Konturen ermittelt, die das Gebiet umschließen, in dem pro Durchschnittstag in der Zeit zwischen 6:00 und 22:00 ein A-bewerteter Maximalschallpegel zum Einen von 99 dB mindestens 19 mal und zum Anderen von 90 dB mindestens 25 mal erreicht oder überschritten wird.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass für die Betroffenen zur Zeit nicht erkennbar ist, welche Lärmkonturen dem Vorhaben einmal zu Grunde gelegt werden. Der energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq}(3)$, Tag reicht von 55 dB bis 70 dB. Es liegt auf der Hand, dass auf Grund der erheblichen Spannweite der Lärmwerte und der damit verbundenen erheblichen Fluglärmwirkungen eine Unsicherheit zu Lasten der Betroffenen besteht.

III. Lärmkonturen ungenügend

Die im Gutachten G 10.1 (Teil A Fluglärm) ermittelten und dargestellten Lärmkonturen sind in keinsten Weise geeignet, den Lärmschutzinteressen der Betroffenen gerecht zu werden. Weder die Lärmkonturen für den Tag noch für die Nacht gewährleisten einen ausreichenden Schutz vor Fluglärm.

1. Für den Tag werden zum Einen Isolinien dargestellt, auf denen der auf die 16 Tagesstunden von 6:00 bis 22:00 Uhr bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq}(3)$, Tag die Werte 55, 57, 59, 62, 65 und 70 dB(A) annimmt. Zum Anderen werden Konturen ermittelt, die das Gebiet umschließen, in dem pro Durchschnittstag in der Zeit zwischen 6:00 und 22:00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 99 dB mindestens 19 mal bzw. von 90 dB mindestens 25 mal erreicht oder überschritten wird.

Es wird eingewendet, dass ein Schutz vor Fluglärm nur dann gewährleistet werden kann, wenn ein energieäquivalenter Dauerschallpegel **gemeinsam** mit einem A-bewerteten Maximalschallpegel festgelegt wird. Nur die eine Methode (Festlegung eines energieäquivalenten Dauerschallpegels) oder die andere Methode (Festlegung eines A-bewerteten Maximalschallpegels) gewährleistet keinen ausreichenden Schutz vor Fluglärm.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass das Lärmschutzkonzept aus einer Kombination von Dauerschall- und Maximalschallpegel bestehen muss.

Darüber hinaus sind die zu Grunde gelegten Werte viel zu hoch, als dass sie den rechtlichen Vorgaben genügen könnten. Nach den neuesten lärmmedizinischen Ergebnissen darf z. B. zur Vermeidung (familiärer) Kommunikationsstörungen in Innenwohnbereichen bei Fluglärm ein A-bewerteter Maximalpegel von 45 dB(A) und ein A-bewerteter Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschritten werden.

2. Für die Nacht wurden Konturen ermittelt, die das Gebiet umschließen, in dem pro Durchschnittsnacht in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 75 dB mindestens 6 mal beziehungsweise von 68 dB mindestens 13 mal erreicht oder überschritten wird.

Diese Lärmwerte sind nicht geeignet, eine Erholung im ungestörten Schlaf zu gewährleisten. Besonders kritisiert wird in diesem Zusammenhang, dass wiederum das so genannte Jansen-Kriterium 6 x 60 dB(A) herangezogen worden ist, obwohl bereits Einigkeit darüber besteht, dass die Ableitung der Aufweckschwelle von 60 dB(A) auf methodische Fehler zurückzuführen ist und aus heutiger Sicht als Schwelle ohne wissenschaftliche Evidenz eingestuft werden muss. Die dargestellte Kontur $NAT_{Nacht} 6 \times 75$ ist daher in jeglicher Hinsicht wertlos.

Mit der Kontur $NAT_{Nacht} 13 \times 68$ wird der Versuch unternommen dem Mediationsverfahren „Ausbau Flughafen Frankfurt/Main“ zumindest ansatzweise gerecht zu werden. Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde von den Anwesenden Experten (Bullinger, Griefahn, Hecht, Kastka, Maschke, Spreng) übereinstimmend ein nächtlicher Maximalpegel von 52 bis 53 dB(A) als Beginn für vegetative Beeinträchtigungen angesehen. Im Sinne einer Schwelle ist daher als Schutzziel zu fordern, dass nächtliche Maximalpegel von 52 dB(A) am Ohr des Schlafers nicht regelmäßig überschritten werden dürfen. Die Vorhabensträgerin probiert durch die Festlegung eines A-bewerteten Maximalschallpegels von 68 dB (was bei einem gekippten Fenster 53 dB bis 56 dB in Innenräumen entspricht) den im Mediationsverfahren vorgeschlagenen Wert nicht komplett, jedoch ansatzweise einzuhalten. Sie umgeht den Schutz der Erholung im Schlaf jedoch dadurch, dass sie 13 Lärmereignisse pro Nacht zulässt. Zum Schutz der Erholung im Schlaf ist auf der Basis von NAT-Kriterien ein Maximalpegel - Häufigkeitskriterium von 6 x 52 dB(A) heranzuziehen.

Darüber hinaus wird eingewendet, dass die Vorhabensträgerin die Festlegung eines energieäquivalenten Dauerschallpegels unterlässt. Wie bereits geltend gemacht, gewährleistet nur die Kombination von Dauerschall- und Maximalschallpegel einen ausreichenden Schutz vor Lärm.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die von der Vorhabensträgerin ermittelten Lärmkonturen in keinsten Weise geeignet sind, um die Auswirkungen des Fluglärms sach- und fachgerecht zu bewerten. Das Gutachten G 10.1 (Teil A Fluglärm) besitzt keine Aussagekraft.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass das Verfahren ausgesetzt wird, bis Gutachten vorliegen, die den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

IV. Unzureichende Einschränkung des Nachtflugverkehrs

Die von der Vorhabensträgerin beantragte Einschränkung des Nachtflugverkehrs (vgl. S. 39, Antragsteil A 1, Anträge), wonach Luftfahrzeuge in der Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen dürfen, ist zum Schutz der Nachtruhe nicht ausreichend. Diese Einschränkung wird dazu führen, dass in den lärmsensiblen Zeiten vor 23:00 Uhr und nach 5:00 Uhr erhebliche Flugbewegungen stattfinden. Es ist daher absolut notwendig und unerlässlich, dass die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie 5:00 Uhr und 6:00 Uhr ebenfalls einen besonderen Schutz erfährt.

In diesem Zusammenhang wird noch einmal auf die fehlende Aussagekraft des Gutachtens G 10.1 (Teil A, Fluglärm) hingewiesen. Die ermittelten Konturen, die das Gebiet umschließen, in dem pro Durchschnittsnacht in der Zeit zwischen 22:00 und 1:00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 71 dB mindestens 8 mal beziehungsweise in der Zeit zwischen 1:00 und 6:00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 68 dB mindestens 5 mal erreicht oder überschritten wird, sind in jeglicher Hinsicht bedeutungslos bzw. irreführend. In Anbetracht der beantragten Einschränkung des Nachtflugverkehrs (kein Flugbetrieb in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr) hätten diese Konturen zur Folge, dass in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 71 dB 8 mal erreicht oder überschritten werden darf. In der Zeit zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr dürfte dem zufolge ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 68 dB 5 mal erreicht oder überschritten werden. Diese Vorgehensweise ist in jeglicher Hinsicht rechtswidrig.

Schließlich ist in Anbetracht der beantragten Einschränkung des Nachtflugverkehrs auch die Isolinien, auf denen der auf 24 Stunden bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq}(3)$, 24 h den Wert 75 dB annimmt, sinnlos.

Es wird der Eindruck erweckt, dass hier bewusst der provokante Versuch unternommen wird, den Betroffenen die tatsächlichen Lärmauswirkungen vorzuenthalten. Diese Vorgehensweise ist nicht nur unseriös, sondern entspricht auch nicht den rechtlichen Vorgaben.

Es wird **b e a n t r a g t**,

ein uneingeschränktes Nachtflugverbot festzusetzen.

V. Zu kurz gewählter Planungsfall

Der sämtlichen Gutachten zu Grunde liegende Planungsfall sieht einen prognostizierten Flugbetrieb für das Jahr 2015 mit 657.000 Flugbewegungen (bzw. 344.926 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten), der bei Einführung einer zusätzlichen Landebahn im Nordwesten abgewickelt wird, vor (vgl. z. B. S. 9 des Gutachtens G 10.1 Teil A Fluglärm).

Die Fluglärmwirkungen werden daher lediglich für das Jahr 2015 ermittelt. Es wird eingewendet, dass dieser Zeitraum viel zu kurz bemessen ist.

Weiter wird eingewendet, dass die Lärmauswirkungen an Hand der technisch möglichen Kapazität berechnet werden müssen. Wird die beantragte Nordwestbahn planfestgestellt, können weit mehr als 657.000 Flugbewegungen im Jahr abgewickelt werden.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass die Lärmauswirkungen für einen Zeitraum berechnet werden, der 30 Jahre nicht unterschreiten darf, und dass die technisch möglichen Kapazitäten zugrunde zulegen sind.

VI. Unzureichende Berechnungsmethoden (AzB/99)

Die den Berechnungen zu Grunde gelegte „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen - AzB“ mit der aktualisierten Flugzeugruppeneinteilung (AzB/99) ist nicht geeignet, den Lärmschutzinteressen der Betroffenen gerecht zu werden.

Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen weist einen Gültigkeitsbereich von etwas 25 km auf. Die darüber hinausgehenden Gebiete können mit dieser Berechnungsmethode nicht erfasst werden, obwohl sich der Fluglärm auch dort auswirken wird. Es ist nicht nachvollziehbar und wird daher ausdrücklich kritisiert, dass die Lärmbetroffenheit auf Grund eines eingeschränkten Berechnungsmodells nicht vollumfänglich und im tatsächlich vorhandenen Umfang bewertet wird.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

eine Berechnungsmethode heranzuziehen, die die Lärmauswirkung insgesamt und ohne Einschränkung aufgrund eines begrenzten Gültigkeitsbereichs darstellt.

VII. Fehlerhafte Ermittlung nach der so genannten „ σ -Regelung“

Darüber hinaus liegt sämtlichen Gutachten in fehlerhafter Weise die „ σ -Regelung“

zu Grunde. Bei der „ σ -Regelung“ wird so vorgegangen, dass für jede der Betriebsrichtungen (im Fall Frankfurt West und Ost) eine separate, charakteristische Lärmkontur ermittelt wird. Dabei wird der Bewegungsanteil der betrachteten Betriebsrichtung um den Wert σ erhöht, während der Bewegungsanteil der Gegenrichtung um σ vermindert wird.

Gegen diese Vorgehensweise werden ausdrücklich Einwendungen erhoben. Statt der „ σ -Regelung“ hätte eine 100 : 100 Betriebsrichtungsaufteilung zu Grunde gelegt werden müssen. Dies hat bereits der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 27.07.1989 (Az.: 20 B 81) entschieden. Nach der Rechtsprechung muss im Interesse der vom Fluglärm Betroffenen der maximal zu erwartende Flugverkehr berücksichtigt werden. Dies ist sachgerecht, wird jedoch von der Vorhabensträgerin ignoriert.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass die Lärmauswirkungen anhand der 100 : 100 Betriebsrichtungsaufteilung zu berechnen sind.

VIII. An- und Abflugstrecken

Schließlich handelt es sich bei den zu Grunde gelegten An- und Abflugstrecken um keine rechtsverbindliche und abschließende Entscheidung. Die Flugrouten können jeder Zeit geändert werden. Die zu Grunde gelegten An- und Abflugstrecken erwecken den Anschein, dass die Vorhabensträgerin bewusst Flugrouten zu Grunde gelegt hat, die sich positiv , d. h. lärm mindernd auf die Betroffenen auswirken. Diese Routen können jeder Zeit geändert werden.

Es wird **b e a n t r a g t**,

dass diejenigen An- und Abflugstrecken zu Grunde zu legen sind, die nicht nur technisch möglich sind, sondern auch die negativen Situationen für die Anwohner darstellen.

IX. Unzureichende Berechnung zusätzlicher Lärmkurven

Auf Wunsch des Regierungspräsidiums Darmstadt hat die Vorhabensträgerin neben den im Gutachten G 10.1, Teil A ausgewiesenen Fluglärmkonturen eine Reihe zusätzlicher Lärmkurven berechnet. Diese Lärmkonturen befinden sich im informatischen Anhang zum Gutachten G 10.1, Teil A. Bereits die Forderung des Regierungspräsidiums Darmstadt ist ein deutliches Zeichen dafür, dass die von der Vorhabensträgerin dargestellten Lärmkonturen keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm darstellen. Im Gutachten selbst wird ausgeführt, dass die zusätzlich ermittelten Lärmkonturen einen wesentlich größeren Flächenumfang als

die im Rahmen des Gutachtens G 10.1, Teil A ermittelten Konturen hätten. Weiter führt die Vorhabensträgerin aus, dass die zusätzlich ermittelten Lärmkonturen - mit einer Ausnahme - durchweg bis in Bereiche verlaufen, in denen eine belastbare Interpretation (Unsicherheiten bei der Flugbahnbestimmung, Einfluss von meteorologischen und Ausbreitungseffekten) nicht mehr möglich sei. Aus diesem Grunde seien die Ergebnisse der Berechnungen nur in Form eines informatorischen Anhangs ohne weitergehende Interpretation zusammengefasst (vgl. S. 8 des informatorischen Anhangs).

Diese Vorgehensweise wird ausdrücklich kritisiert. Die vom Regierungspräsidium Darmstadt geforderten zusätzlichen Lärmkonturen bleiben zwar hinter dem verfassungsrechtlich gebotenen Schutzstandard deutlich zurück und entsprechen nicht dem neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisstand. Sie sind jedoch wesentlich besser geeignet, die Betroffenen vor Fluglärm zu schützen. Den Betroffenen wird dieser Schutz aber dennoch von der Vorhabensträgerin dadurch versagt, dass sie die Ergebnisse ohne weitergehende Information lediglich zusammenfasst. Insbesondere ist es aber nicht hinnehmbar, dass auf die Darstellung der geforderten Lärmkontur $NAT_{Nacht} 23 \times 55 \text{ dB(A)}$ komplett verzichtet worden ist. Die Vorhabensträgerin begründet dieses Vorgehen damit, dass die für diese Kontur durchgeführten Voruntersuchungen ergaben, dass hier auf Grund des niedrigen Schwellenwerts von 55 dB ein maßgeblicher Einfluss von Gegenanflügen auf den Kurvenverlauf nicht mehr ausgeschlossen werden könne. Wie bereits eingangs erwähnt, werden Unsicherheiten in rechtswidriger Weise zu Lasten der Betroffenen gelöst. Diese Vorgehensweise widerspricht eklatant dem Rechtsstaatsprinzip. Wie bereits erläutert, ist es nicht nachvollziehbar, dass Probleme bei den Fluglärmrechnungen zu Lasten der Bevölkerung der Gestalt gelöst werden, dass nur extrem hohe Lärmwertbereiche zu Grunde gelegt werden. Es wird - wie bereits beantragt - angeregt, eine andere Grundlage zur Berechnung von Fluglärm heranzuziehen.

Es wird **b e a n t r a g t**,

die Unterlagen um die gebotenen Lärmkonturen nebst Berechnungsgrundlagen zu ergänzen und erneut auszulegen.

X. Keine Berücksichtigung der Gegenanflüge

Dass Unsicherheiten zu Lasten der Bevölkerung gelöst werden, ergibt sich auch daraus, dass keine wissenschaftlich belastbare Modellierung von Gegenanflügen für die Prognosefälle durchgeführt worden ist. Die Vorhabensträgerin beruft sich in diesem Zusammenhang darauf, dass es zur Zeit noch nicht abzuschätzen sei, wie die Anflugverfahren in größeren Entfernungen vom Flughafen (also im Bereich der Gegenanflüge) im Jahr 2015 konkret aussehen werden. Dies sei der Grund, weshalb auf eine Darstellung der Kontur $NAT_{Nacht} 23 \times 55$ verzichtet worden sei (vgl. S. 5 des informatorischen Anhangs).

Diese Vorgehensweise ist in keinster Weise haltbar und akzeptabel. Die Fluglärmbelastung ist für die Betroffenen von elementarer Bedeutung, so dass Unsicherhei-

ten nicht auf deren Schultern ausgetragen werden dürfen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass im Rahmen der Berechnungen der Fluglärmauswirkungen auch die Gegenanflüge berücksichtigt werden.

XI. Unzureichende Bewertung des Roll- und Bodenlärms

Dem Gutachten G 10.1 Teil B ist auf S. 38 zu entnehmen, dass auf der Landebahn Nordwest keine Landungen von Luftfahrzeugen der Klasse S 7 (z. B. B 747) und S 6.2 (z. B. MB 11) vorgesehen sind. Damit würden - nach Auffassung der Vorhabensträgerin - Luftfahrzeuge nach erfolgter Landung eine geringere Masse aufweisen als beim Rollen zum Start, wodurch der gewählte Ansatz (Schalleistungsdaten für schwere 4-Strahler) bereits eine gewisse Sicherheitsreserve beinhaltet. Wie sich aus dem Wort „vorgesehen“ bereits ergibt, handelt es sich um keine rechtsverbindliche Regelung, sondern um eine Regelung, die jederzeit geändert bzw. zur Zeit noch gar nicht festgelegt ist. Aus diesem Grunde müssen auch Luftfahrzeuge der Klasse S 7 und S 6.2 bei der Berechnung der Roll- und Bodenlärmauswirkungen zu Grunde gelegt werden.

Darüber hinaus wird eingewendet, dass die A 380-Werft keine ausreichende Berücksichtigung gefunden hat. Die Vorhabensträgerin unterstellt, dass der A 380 bei Start und Landung nicht mehr Lärm verursachen wird als die B 747-400. Diese Unterstellung ist jedoch mehr als zweifelhaft.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass der Roll- und Bodenlärm neu bewertet wird.

XII. Fehlerhafte zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen

Sämtliche zuvor geltend gemachten Fehler wirken sich selbstverständlich auch auf die zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen aus. Darüber hinaus wurde aber auch das Ausbreitungsgebiet viel zu klein gewählt, insbesondere sind 236 Nachweispunkte vollkommen unzureichend.

In den Antragsunterlagen wird für die Transformation von lärmmedizinisch begründeten Maximalpegeln in Innenräumen in Außenpegel durch die Addition der Außen-Innenpegeldifferenz eines gekippten Fensters von 15 dB(A) auf das Innenraumkriterium durchgeführt. Die Schallpegel-Differenz von 15 dB(A) ist mittlerweile jedoch veraltet und auf Grund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse überholt. Nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ist eine Schallpegeldifferenz von 10 bis 12 dB(A) zu Grunde zu legen.

Die Bewertung der lärmsensiblen Einrichtungen ist in jeglicher Hinsicht unzureichend. Die zu Grunde gelegten Lärmwerte sind nicht ausreichend, um einen Schutz vor Fluglärm sicher zu stellen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass die zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen auf der Grundlage der erhobenen Einwendungen überarbeitet wird.

XIII. Fehlerhafte Bewertung der Verkehrsgeräusche

Neben den flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen werden aber auch die Verkehrsgeräusche in fehlerhafter Weise bewertet. Die diesbezüglich vorgelegten Unterlagen (Gutachten G 10.2 (Verkehrsgeräusche, Teil A und Teil B) geben nicht die tatsächlich entstehenden Verkehrsgeräusche wieder. So wurde nicht berücksichtigt, dass der geplante Terminal 3 zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Autobahn BAB A 5 führen wird. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Abgrenzung des Untersuchungsraums nicht geeignet, die Schallimmissionen darzustellen, die vom regional bedeutsamen Straßen- und Schienennetz ausgehen werden. Die Festlegung des Untersuchungsraums richtet sich nämlich nach den An- und Abflugrouten, die ganz offensichtlich keine Bedeutung z. B. für den Straßenverkehr haben. Vielmehr hätte sich die Abgrenzung des Untersuchungsraums nach dem Straßen- und Schienennetz richten müssen. Aufgrund des fehlerhaften Untersuchungsraums werden z. B. die Autobahnen BAB A 3 und BAB A 5 nicht ausreichend berücksichtigt. Das beantragte Vorhaben wird zu einer erheblichen Mehrbelastung des Verkehrsaufkommens und damit zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen führen. Dies wurde nicht berücksichtigt.

Es wird **b e a n t r a g t**,

der Antragstellerin realistische Informationen zur Verkehrslärmbelastung abzuverlangen und diese Unterlagen dann erneut auszulegen.

XIV. Veraltetes und ungenügendes lärmmedizinisches Gutachten

Im Übrigen ist auch das lärmmedizinische Gutachten zur Bewertung von Lärmimmissionen als Folge des Flughafenausbaus nicht geeignet, um den Interessen der Betroffenen gerecht zu werden und den rechtlichen Vorgaben zu genügen. Da bereits die den lärmmedizinischen Gutachten zu Grunde liegenden Eingangsdaten (wie z. B. Flugbewegungen im Jahr) fehlerhaft sind, ziehen sich diese Fehler selbstverständlich wie ein roter Faden durch sämtliche Gutachten und damit auch durch das lärmmedizinische Gutachten.

Darüber hinaus ist aber auch festzuhalten, dass die im lärmmedizinischen Gutachten enthaltenen Vorschläge für ein Schutzkonzept nicht den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung widerspiegeln. Als präventiver Richtwert für eine noch tolerable nächtliche Fluglärmbelastung wird das Kriterium 13 x 53 dB(A) vorgeschlagen. Nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ist zum Schutz der Erholung im Schlaf jedoch ein Maximalpegel-Häufigkeitskriterium von 6 x 52 dB(A) heranzuziehen. Aufgrund der hohen Anzahl von zulässigen Fluglärmereignissen (13) ist eine Erholung im Schlaf nicht sicher gestellt. Darüber hinaus wird angemerkt, dass im Rahmen des lärmmedizinischen Gutachtens nicht berücksichtigt wird, dass lediglich ein eingeschränkter Nachtflugbetrieb beantragt worden ist. So setzt sich das lärmmedizinische Gutachten in keinster Weise mit der Situation auseinander, dass nur in der Zeit von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr Ortszeit Luftfahrzeuge weder starten noch landen dürfen. Dass es sich gerade bei den Tagesrandzeiten zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr sowie 4:00 Uhr und 6:00 Uhr um besonders sensible Tageszeiten handelt, wird in keinster Form bewertet.

In fehlerhafter Weise werden auch die familiären Kommunikationsstörungen bewertet. Für eine befriedigende/ausreichende kommunikative Nutzung von Außenbereichen (befriedigende/ausreichende Sprecher/Hörer-Situation) wird ein Störpegel von 62 dB(A) vorgeschlagen. Nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen sind mehr als unwesentliche (familiäre) Kommunikationsstörungen im Außenwohnbereich jedoch bei Dauerschallpegel ab 55 dB(A) gegeben, so dass bereits bei diesen Lärmwerten Entschädigungsansprüche entstehen, wenn eine Vermeidung nicht möglich bzw. unverhältnismäßig ist.

Es wird ausdrücklich kritisiert, dass in den Unterlagen jegliche Auseinandersetzung mit Entschädigungsansprüche bzw. Übernahmeansprüchen fehlt. Für die Betroffenen ist zur Zeit überhaupt nicht erkennbar, wann und in welcher Höhe sie mit Entschädigung für den Außenwohnbereich rechnen könne. Aufgrund der erheblichen Lärmbelastungen sind auch Übernahmeansprüche nicht ausgeschlossen. Die Gutachten weisen in soweit ein erhebliches Defizit auf, das in rechtswidriger Weise zu Unsicherheiten und Unklarheiten in der Bevölkerung führt.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

dass Festsetzungen getroffen werden, wonach bei einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) angemessene Entschädigungen zu zahlen und ab 65 dB(A) Übernahmen sicherzustellen sind.

Die vorgeschlagenen Lärmwerte sind im Ergebnis also nicht geeignet, ein Schutzkonzept zu erstellen, das den Bedürfnissen und Interessen der Betroffenen und den rechtlichen Vorgaben genügt. Darüber hinaus sind aber auch die Bewertungen der lärmbedingten Auswirkungen auf Körper, Gesundheit, Wohlbefinden und Psyche vollkommen ungenügend. Erstaunen ruft nicht nur die Aussage hervor, dass das Auftreten von Hörschäden bei Aufenthalt im Freien während des Betriebs eines Verkehrsflughafens in besonders stark belasteten Nah-Wohnbereichen ausgeschlossen werden kann, sondern auch die Ausführungen, dass im Risikofaktorenkonzept für Herz- bzw. Kreislauferkrankungen der Lärm kaum eine Rolle spielt. Die Aussage der Gutachter, dass man heute zusammenfassend sagen könnte, dass die Gegenregulationsmechanismen organismischer Funktionen erheblich wirksa-

mer und anpassungsfähiger seien als angenommen, ist für die Betroffenen nicht akzeptabel und durch die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse widerlegt. Wiederum wird darauf aufmerksam gemacht und kritisiert, dass Unsicherheiten zu Lasten der von Lärm Betroffenen gelöst werden. Wenn sich die Frage, ob es bei alltäglichen, immer wiederkehrenden, einwirkenden Verkehrsgeräuschen zu relevanten Hormonveränderungen kommt, mit dem gegenwärtigen Wissensstand nicht eindeutig beantworten sein, muss zu Gunsten der Betroffenen davon ausgegangen werden, dass Lärm Hormonveränderungen verursacht. Dies ist insbesondere auch dadurch gerechtfertigt, dass Maschke et.al (1998) zur Feststellung kommen, dass es drei Typen von Kortisolreaktionen auf Lärm gibt: Anstieg, Abfall, Gleichbleiben.

Die lärmmedizinischen Gutachten müssen im Ergebnis als „Gefälligkeitsgutachten“ bewertet werden. Anders ist die Verharmlosung der Lärmauswirkungen auf den Menschen nicht zu erklären. Wie bereits einleitend erwähnt, fehlt es zur Zeit an einem Lärmschutzkonzept, das den Betroffenen verdeutlicht, mit welchen Lärmbelastungen und mit welchen Auswirkungen sie rechnen müssen.

F) Einwendungen zur Untersuchung des Externen Risikos

Die Aussagen der Vorhabensträgerin zum Externen Risiko im Ausbaufall sind fehlerhaft und in wesentlichen Aussagen nicht nachvollziehbar. Die Untersuchungen basieren auf unzutreffenden Annahmen, berücksichtigen in den Anflugschneisen liegende Anlagen mit hohem Gefährdungspotential nicht und setzen sich mit Untersuchungen, die die Risikosituation im Ausbaufall deutlich kritischer einschätzen, nur unzureichend auseinander.

I. Rechtliche Grundlagen der Flugsicherheitsbelange

Die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs ist Voraussetzung für die Planfeststellung. Sie gehört zu der nach § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG vor Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zwingend zu prüfenden Frage, wonach zu unterscheiden ist, ob Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass mit dem planfestzustellenden Vorhaben die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird.

Im Hinblick auf die Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sind dabei insbesondere das mit dem Luftverkehrbetrieb immanent verbundene Unfallrisiko (Flugzeugabstürze), Aspekte des Katastrophen- und Brandschutzes, die Dimensionierung der Start- und Landebahnen sowie der sie umgebenden Schutzstreifen und Sicherheitsflächen, die Lage des geplanten Flughafens zu öffentlichen Straßen, Schienenwegen oder anderen gefährdeten Einrichtungen und anderes mehr zu prüfen (vgl. Giemulla, in: Giemulla/Schmid, Kommentar zum LuftVG, Stand: Juni 2004, § 6 Rdnr. 29; Hofmann/Grabherr, Kommentar zum LuftVG, Stand: 1. März 2004, § 6 Rdnr. 59).

Die Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ist dabei keiner Abwägung zugänglich, das heißt: Der Planfeststellungsbeschluss darf nicht ergehen, wenn ein sicherer Flugbetrieb nicht gewährleistet werden kann.

II. Fehlerhaft ermitteltes Risikopotential

Bereits die Ermittlung des Risikopotentials unterliegt durchgreifenden Bedenken. Für die Berechnung des Externen Risikos werden Flugbewegungszahlen zugrunde gelegt, die der tatsächlichen Kapazität im Ausbaufall nicht entsprechen. Darüber hinaus unterscheiden sich, verglichen mit den Untersuchungen im Raumordnungsverfahren, die Aussagen zu den Einzelrisikozonen im Planungsfall 2015, ohne dass hierfür eine nachvollziehbare und belegte Erklärung vorgelegt wird.

1. Fehlerhafte Annahme der Gesamtbewegungen

Das Gutachten „G 16.1 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“ legt in Tabelle 4-6 die Gesamtbewegungszahlen zugrunde, auf deren Grundlage das Externe Risiko betrachtet wird. Für den Planungsfall 2015 werden dabei (lediglich) 657.007 Flugbewegungen angegeben. Diese Prognose der Gesamtbewegungen berücksichtigt mithin nicht – wie bereits an anderer Stelle dargelegt –, dass im Ausbaufall auf dem Flughafen Frankfurt Main kapazitätsbedingt bis zu 900.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich wären.

Eine sachgerechte Betrachtung des Externen Risikos am Flughafen Frankfurt Main im Ausbaufall muss jedoch den „worst case“ zugrunde legen. Dazu gehört, dass die Gesamtbewegungszahlen des Flughafens nicht auf Prognoseberechnungen der Vorhabensträgerin gestützt werden, die die Kapazität des Flughafens nur völlig unzureichend wiedergeben. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sich bei Gesamtbewegungszahlen um nahezu ein Drittel höher als in den Antragsunterlagen angegeben - vergleicht man die genannten 657.000 zu den tatsächlich möglichen 900.000 – das externe Risiko anders – und zwar ebenfalls höher – darstellen wird.

Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte Gutachten ist deshalb unzureichend und folglich grundlegend zu überarbeiten.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Vorhabensträgerin zu verpflichten, ein weiteres Gutachten zum Externen Risiko für den Flughafen Frankfurt Main vorzulegen, das die im Ausbaufall tatsächlich möglichen Flugbewegungszahlen von insgesamt 900.000 Starts und Landungen berücksichtigt.

Es wird weiter **b e a n t r a g t**,

das überarbeitete Gutachten im Wege der ergänzenden Ausle-

gung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

2. Nicht nachvollziehbare Ermittlung der Risikozonen

Die Ermittlung der Risikozonen im Planungsfall 2015, wie sie im Gutachten „G 16.1 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“ zugrunde gelegt werden, sind ebenfalls nicht nachvollziehbar. Sie stehen in eklatantem Widerspruch zu den Angaben, wie sie von der Vorhabensträgerin noch im Raumordnungsverfahren für die Nordwestbahn vorgelegt worden sind.

So enthält das Gutachten „G 13 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“, erstellt von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung unter dem 8. Oktober 2001 auf S. 29 für die Planungsvariante Nordwest folgende Angaben zum Einzelrisiko:

„Die Zonen zum Einzelrisiko für die Vorzugsvariante Nordwest weisen die folgenden Größen auf:

Einzelrisiko	$> 10^{-5}$	$> 10^{-4}$	$> 10^{-3}$
Größe [km ²]	68,2	24,4	8,1

Tab. 11 Größe der Zonen zum Einzelrisiko für die Vorzugsvariante Nordwest

Die Analyse der von den Risikozonen betroffenen bewohnten Gebiete zeigt den Einfluss der Verschiebung der neuen Landebahn Richtung Westen.

So ist von Risikowerten größer als 10^{-3}

- *ein Teilbereich des Gewerbegebietes von Kelsterbach-Süd betroffen.*

Von Risikowerten größer als 10^{-4} sind die folgenden bewohnten Gebiete betroffen:

- *Wie bei der Variante Nordost östliche Bereiche von Raunheim und wenige südliche Gebiete von Kelsterbach (hier jedoch östlich der neuen Landebahn) und nördliche Teile von Flörsheim am Main. Frankfurt ist bei dieser Variante nicht betroffen.*

Die Analyse der von Risikowerten größer als 10^{-5} betroffenen bewohnten Gebiete ergibt

- *gegenüber der 10^{-4} –Zone vor allem zusätzliche größere Bereiche von Kelsterbach und Zeppelinheim sowie Eddersheim.“*

Erstaunlicherweise kommt das nur 3 Jahre später erstellte Gutachten „G 16.1 - Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“, ebenfalls erarbeitet von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH, unter dem 3. September 2004 auf S. 100 für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben zu folgenden Ergebnissen:

„In der folgenden Tab. 6-3 sind die ermittelten Flächenausdehnungen zum Einzelfallrisiko dargestellt:

Tab. 6-3: Größe der Zonen zum Einzelrisiko für den Planungsfall 2015

Einzelrisikozonen Planungsfall 2015

Einzelrisiko	$> 10^{-7}$	$> 10^{-6}$	$> 10^{-5}$	$> 10^{-4}$
Fläche [km ²]	74,3	26,3	2,5	0,0

Bei der Analyse der von den jeweiligen Zonen des Einzelrisikos überdeckten Gebiete ist erkennbar, dass von Risikowerten größer als 10^{-5} keine bewohnten Gebiete betroffen sind.“

Für das Einzelrisiko größer als 10^{-5} reduziert sich also im Vergleich der Untersuchung im Raumordnungsverfahren zum Planfeststellungsantrag die Fläche von ursprünglich 68,2 km² auf nunmehr nur 2,5 km². Eine schlüssige und nachvollziehbare Erklärung für diese Reduktion um über 95 % lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen.

Auffällig ist zudem, dass noch im Raumordnungsverfahren bewohnte Gebiete sogar durch Risikowerte von größer als 10^{-4} – die nun im Planfeststellungsverfahren gänzlich verneint werden – betroffen waren: Dies gilt insbesondere für östliche Bereich von Raunheim und Gebiete von Kelsterbach sowie von Flörsheim am Main. Das Gewerbegebiet Kelsterbach-Süd unterliegt dabei in einem Teilbereich sogar Risikowerten von größer als 10^{-3} .

Weshalb sich nunmehr das Risiko maßgeblich reduziert haben soll, erschließt sich aus den ausgelegten Unterlagen allerdings nicht.

Es wird deshalb **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin eine Überarbeitung des Gutachtens zum Externen Risiko für den Flughafen Frankfurt Main aufzugeben, bei der die veränderte Bewertung des Einzelrisikos schlüssig und nachvollziehbar dargelegt wird.

Es wird weiter **b e a n t r a g t**,

das überarbeitete Gutachten im Wege der öffentlichen Auslegung der Allgemeinheit zugänglich zu machen.

3. Unzureichende Berücksichtigung störfallrelevanter Anlagen

Darüber hinaus berücksichtigt das Gutachten „G 16.1 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“ störfallrelevante Anlagen im Umkreis des Flughafens Frankfurt Main nur unvollständig bzw. unzureichend.

Die Untersuchung beschränkt sich auf Anlagen im engsten Umkreis des

Flughafengeländes. Weitere störfallrelevante Anlagen, insbesondere die Atomanlagen in Hanau, die im unmittelbaren Anflug- bzw. Abflugbereich des Flughafens liegen, bleiben bei der Betrachtung außen vor. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Folgen eines Flugzeugabsturzes auf Atomanlagen völlig unzureichend.

Ein Risikogutachten, das die Gefährdung der Bevölkerung im Umkreis des Flughafens realistisch untersuchen und wiedergeben will, muss deshalb insbesondere auch die Atomanlagen in Hanau berücksichtigen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Vorhabensträgerin zu verpflichten, bei der Untersuchung des Externen Risikos für den Flughafen Frankfurt Main weitere störfallrelevante Anlagen, insbesondere die Atomanlagen in Hanau, einzubeziehen und die Folgen eines Flugzeugabsturzes auf diese Anlagen zu untersuchen.

Es wird weiter **b e a n t r a g t**,

die überarbeiteten Gutachten im Wege der ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

4. Unzureichende Berücksichtigung der Gefahren durch einen Flugzeugabsturz auf das Ticono-Gelände

Die Aussagen im Gutachten „G 16.1 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“ zu der Ticono-Anlage sind ebenfalls völlig unzureichend. Die Ausführungen des Gutachters sind insbesondere dadurch gekennzeichnet, dass das mittlerweile bekannte und in der Öffentlichkeit diskutierte Risiko eines Flugzeugabsturzes auf das Ticono-Geländes systematisch verringert wird.

So wird etwa vorausgesetzt, dass Anlagen der Fa. Ticono, in denen toxische Gase gelagert werden, „verbunkert“ werden (vgl. S. 116 des Gutachtens „G 16.1 – Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“) und deshalb keine Gefährdung der auf dem Gelände arbeitenden bzw. im Umkreis wohnenden Menschen zu besorgen sei. Darüber hinaus könne auch eine Einbindung der Beschäftigten in die Katastrophenschutzplanung das Gesundheitsrisiko deutlich verringern. Nach Auffassung der Gutachter im Gutachten „G 16.3 – Untersuchung der flugbetrieblichen Auswirkungen auf störfallrelevante Betriebsbereiche“, S. 89 genüge insoweit bereits das „Abstellen der Klimatisierung in den Büro- und Arbeitsräumen im Gewerbegebiet“ Mönchhof, um die Schutzwirkung in den Betriebsräumen gegen Explosionen auf dem Gelände der Fa. Ticono „deutlich“ zu erhöhen.

Ein Risikomanagement, das den fachlichen und gesetzlichen Anforderungen genügt, lässt sich angesichts dieser Ausführungen allerdings nicht erkennen.

Darüber hinaus wird im Planteil „B 1.2 – Erläuterungsbericht Bauschutzbereich, Hindernissituation und Risikobetrachtung“, S. 52, einerseits zwar dar-

gelegt, dass Teile der vorhandenen Bebauung nach Errichtung der planfestzustellenden Landebahn Nordwest Hindernisse darstellten. Insoweit wird jedoch andererseits ganz allgemein darauf verwiesen, dass „Ausnahmegenehmigungen erteilt werden“ könnten. Eine abschließende Beurteilung des Problemkreises könne überdies erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Diese Vorgehensweise ist jedoch mit den Anforderungen aus § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG unvereinbar: Die Planfeststellung eines Vorhabens setzt voraus, dass die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung **vor** Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geklärt sind.

Darüber hinaus setzt sich die Vorhabensträgerin mit der Stellungnahme der Störfallkommission nur unzureichend auseinander. Die Gründe, weshalb das Votum der Störfallkommission – als einer unabhängigen Kommission des Bundesumweltministeriums - im Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen seien, überzeugen nicht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin aufzugeben, die Risiken des planfestzustellenden Vorhabens auch unter Berücksichtigung des Votums der Störfallkommission aus 2004 zu untersuchen und diese Untersuchung im Wege der ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

G) Einwendung zur Bewertung der Luftschadstoffimmissionssituation

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Gutachten zur Ermittlung und Bewertung der Immissionssituation durch Luftschadstoffe als Folge des Ausbavorhabens sind unzulänglich und bedürfen der Überarbeitung.

Die Beschränkung der Untersuchung auf wenige Luftschadstoffe gibt die Immissionssituation im Ausbavall nur ausschnittsweise und unvollständig wieder; die Untersuchung der Emissionen bis in 600 m Höhe führt zu einem unzulässig kleinen Untersuchungsgebiet für die Immissionssituation. Das Gesamtergebnis der Immissionssituation für den Planungsfall, wonach sich die Schadstoffbelastungssituation nicht verschlechtert bzw. sogar verbessert, ist angesichts des prognostizierten deutlich erhöhten Verkehrsaufkommens nicht nachvollziehbar. Fehlerhaft ist zudem, dass bei der Bewertung der Immissionssituation Zielrichtwerte aus europarechtlichen Vorgaben nicht zugrunde gelegt worden sind.

I. Unzulässige Eingrenzung der betrachteten Schadstoffe und des Untersuchungsraums

Zunächst ist zu bemängeln, dass die untersuchten Schadstoffe auf wenige chemische Stoffe bzw. Stoffgruppen beschränkt worden ist. Die Eingrenzung der Untersuchung auf Emissionen bis zu einer Flughöhe von 600 m – mit der hieraus folgenden räumlich engen Begrenzung des Untersuchungsraums – ist ebenfalls zu beanstanden. Denn hierdurch werden die massiven Schadstoffemissionen des Flugverkehrs in unzulässiger Weise bagatellisiert: So sind für den Planungsfall 2015 etwa im Hinblick auf NO_x 4493 t/Jahr, für Kohlenmonoxid 3800 t/Jahr, für PM 10 15,1 t/Jahr und für CO₂ 1.079.012 t/Jahr in den Unterlagen genannt (vgl. Gutachten G 1 – Umweltverträglichkeitsstudie [UVS] und Landschaftspflegerischer Begleitplan [LBP], Teil II. Vorhaben und Projektwirkungen, S. 34 ff.). Die Belastungssituation durch das beantragte Vorhaben wird also insoweit nicht realistisch wiedergegeben.

1. Unzulässige Begrenzung der untersuchten Schadstoffe

Aus Gutachten G 13.1 – Luftschadstoffe Flugverkehr, S. 16, ist zu entnehmen, dass die Betrachtung der Luftschadstoffe des Flugverkehrs auf Stickoxide, Rußpartikel, PM 10, Benzo(a)pyren, Benzol, Kohlenwasserstoffe (HC/NM VOC), Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid beschränkt worden ist.

Die Begründung für diese Beschränkung lässt sich dabei nicht dem Gutachten, sondern lediglich einer Fußnote entnehmen, die auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Gutachten G 1 – Umweltverträglichkeitsstudie [UVS] und Landschaftspflegerischer Begleitplan [LBP] – Teil II. Vorhaben und Projektwirkungen) verweist. Dieses Gutachten G 1 nimmt im Hinblick auf die unter-

suchten Luftschadstoffe auf das Gutachten G 14 - Humantoxikologie - Bezug (S. 33 des Gutachtens G 1 – Umweltverträglichkeitsstudie [UVS] und Landschaftspflegerischer Begleitplan [LBP] – Teil II. Vorhaben und Projektwirkungen). Das Gutachten G 14 wiederum, das sich mit den humantoxikologischen Folgen der Immissionssituation befasst, verweist auf andere Untersuchungen, die nicht in den Antragsunterlagen, sondern lediglich im Literatur- und Quellenverzeichnis genannt sind.

Eine nachvollziehbare Überprüfung der Unterlagen ist also – auch nach Durchsicht mehrerer aufeinander verweisender Gutachten - wesentlich erschwert, wenn nicht gar ausgeschlossen. Bereits dies belegt - zum einen - hinlänglich, dass auf Seiten der Vorhabensträgerin offenbar nur geringer Wert auf Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der zur Auslegung – und damit zur Einsichtnahme durch betroffene Dritte (!) – bestimmten Unterlagen gelegt worden ist. Damit wird aber der Zweck der Auslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung verfehlt bzw. bewusst unterlaufen.

Hinzu kommt, dass das Gutachten G 14 – Humantoxikologie – im Hinblick auf zu untersuchende Schadstoffe ausdrücklich auch organische Stoffe wie PCB und halogenierte Dioxine und Furane nennt (vgl. S. 33 des Gutachtens G 14 – Humantoxikologisches Gutachten). Insoweit wird zwar dargelegt, dass aus Flugzeugtriebwerken mit Emissionen der vorgenannten Schadstoffe "kaum" zu rechnen sei. Was jedoch unter der Formulierung "kaum" im Hinblick auf die *konkreten* Emissionsmengen der kanzerogenen Schadstoffe zu verstehen ist, lässt sich dem Gutachten nicht entnehmen. Entscheidend ist, dass PCB und halogenierte Dioxine und Furane zu den kanzerogenen und höchst gesundheitsgefährdenden Stoffen zählen und aufgrund ihrer Kanzerogenität dem immissionsschutzrechtlichen Minimierungsgebot unterliegen. Das heißt also: Selbst vergleichsweise geringe Emissionsmengen können immissionsseitig relevant sein. Dennoch unterbleibt jede nähere Betrachtung. Dies ist unzureichend.

Eine umfassende Einschätzung der Schadstoffbelastungssituation auch und gerade im Hinblick auf kanzerogene Stoffe ist angesichts der in den Antragsunterlagen vorgelegten unvollständigen Angaben nicht möglich.

Es wird daher **b e a n t r a g t**

zu prüfen, welche Emissionsmengen die jeweiligen Flugzeugtriebwerke im Hinblick auf organische Stoffe, wie PCB und halogenierte Dioxine und Furane aufweisen und wie sich die Immissionssituation im Ausbaufall insbesondere im Hinblick auf die vorgenannten kanzerogenen Stoffe darstellen wird.

2. Unzulässige Eingrenzung des Untersuchungsraums

Der für die Bewertung der Immissionssituation zugrunde gelegte Untersuchungsraum ist zu eng gefasst. Nach den Angaben in den Antragsunterlagen wurde die Emissionssituation bis zu einer Flughöhe von 600 m betrachtet. Diese Begrenzung soll maßgeblich darin begründet liegen, dass die E-

missionen in größerer Höhe immissionsseitig zu immer geringer werdenden Anteilen führten (vgl. Anhang B zum Gutachten G 13.1 – Luftschadstoffe – Flugverkehr, S. 115 ff.).

Mit einer solchen Argumentation werden jedoch die Auswirkungen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens über einen kleinen flughafennahen Bereich hinaus willkürlich ausgeblendet, obwohl die eben genannten *Emissionsmengen* - die allein für den Flugverkehr teilweise tausende Tonnen ausmachen – auch über eine Flughöhe von 600 m hinaus sich nicht einfach und buchstäblich in Luft auslösen.

Mit einer solchen Untersuchungsmethodik werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt nicht entsprechend den gesetzlichen Anforderungen beurteilt. Auch diesbezüglich sind die vorgelegten Antragsunterlagen fehlerhaft.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Emissionen des Flugverkehrs über eine Höhe von lediglich 600 m hinaus zu untersuchen und bei der Immissionsprognose zu berücksichtigen.

3. Nichtberücksichtigung der Kumulationswirkung verschiedener Schadstoffe

Ebenfalls wurden die kumulativen Wirkungen von Luftschadstoffen, insbesondere im Hinblick auf kanzerogene Stoffe nicht betrachtet. Zur Einschätzung der gesundheitlichen Risiken durch Immissionen kanzerogener Stoffe ist jedoch nicht nur die Einzelbetrachtung des jeweiligen Schadstoffs, sondern auch die Untersuchung der additiven und potenzierenden Wirkungen verschiedener (insbesondere kanzerogener) Luftschadstoffe zu betrachten.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die additiven und potenzierenden Wirkungen verschiedener Luftschadstoffe unter besonderer Berücksichtigung der kanzerogenen Luftschadstoffe zu untersuchen.

4. Umwandlungseffekte nicht berücksichtigt

Unzureichend ist auch die Untersuchung von Umwandlungen der Schadstoffe bzw. ihre Akkumulation in der Luft. Benzol hat beispielsweise eine Verweildauer von 100 Tagen und wandelt sich durch Sonneneinstrahlung zu teilweise noch deutlich toxischeren Substanzen um. Die hieraus resultierenden gesundheitlichen Risiken bleiben bei der Betrachtung allerdings völlig außen vor.

Katalytische Folgen einzelner Luftschadstoffe werden ebenfalls nur auszugswise betrachtet bzw. zugunsten des planfestzustellenden Vorhabens thematisiert. So wird lediglich für Ozon (O₃) angegeben, dass Modellrechnungen erwiesen hätten, dass die hohen NO_x-Emissionen des Flughafenbetriebes aufgrund der schnellen Reaktion des NO mit O₃ zu einem Ozonab-

bau führten; der Flughafenbetrieb bilde daher "eher eine Ozonsenke". Deshalb könne für das Planungsjahr 2015 eine insgesamt sinkende Ozonbelastung prognostiziert werden (vgl. Gutachten G 14 – Humantoxikologisches Gutachten, S. 29 f.). Welche Auswirkungen *negative* katalytische Folgen anderer Luftschadstoffe haben könnten, wird hingegen nicht untersucht.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Umwandlung der Luftschadstoffe bzw. ihre Akkumulation in der Luft zu untersuchen und im Rahmen der Immissionsprognose entsprechend zu berücksichtigen.

5. Unzulässige Vergleiche zwischen dem Flughafen in Chicago und in Frankfurt

Gänzlich unzureichend und irreführend ist des Weiteren der Verweis auf Messungen der Luftbelastungen im Umfeld eines der größten Verkehrsflughäfen der Welt, dem Chicagoer O'Hare Airport, wonach die Immissionskonzentrationen der gemessenen Schadstoffe nicht höher als in einer typischen städtischen Umgebung seien (vgl. Gutachten G 14 – Humantoxikologie, S. 34 f.). Denn diese Aussage lässt überhaupt keinen Rückschluss auf die schädlichen Umwelteinwirkungen der flughafenbedingten Emissionen in Frankfurt am Main zu: Die Vergleichbarkeit einer Immissionssituation – ihre Richtigkeit hier einmal unterstellt – besagt nichts über die Folgen auf die Umwelt, insbesondere auf die Gesundheit des Menschen.

II. Fehlerhafte Ermittlung der Vorbelastungssituation

Auch die Ermittlung der Vorbelastungssituation durch Luftschadstoffe unterliegt erheblichen Bedenken. Diese ergeben sich insbesondere aus Folgendem:

1. Unzulässige Trennung des Verfahrens zur Errichtung einer Werfthalle für den Airbus A 380

Die Ermittlung der Vorbelastungssituation ist bereits deswegen fehlerhaft, weil das Planfeststellungsverfahren zur Errichtung einer Werft für den Airbus A 380 nicht – wie rechtmäßigerweise erforderlich – im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main durchgeführt worden ist, obwohl beide Verfahren sachlich unmittelbar und untrennbar zusammengehören.

- Bereits die **zeitliche Nähe** beider Verfahren verdeutlicht, dass die willkürlich getrennten Verfahren eigentlich einer Gesamtplanung unterliegen.
- Des Weiteren ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der Werft für den Airbus A 380 Teile der vorhandenen Werftanlagen im nördlichen Wartungsbereich abgerissen und die Wartungsarbeiten in

die neue Werfthalle für den Airbus A 380 verlagert werden.

- Hinzu kommt, dass die Wartungsanlagen für den Airbus A 380 in ihrer geplanten Dimension nur dann erforderlich sind, wenn der beantragte Ausbau des Flughafens Frankfurt Main tatsächlich realisiert werden könnte; ist dies nicht der Fall, entstehen deutliche Überkapazitäten.
- Mit der durch sachliche Gründe nicht zu rechtfertigenden Vorgehensweise werden des Weiteren die rechtlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeitsprüfung, nämlich die *umfassende* Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens unterlaufen.
- Entscheidend ist zudem, dass mit den getrennten Verfahren der Rechtsschutz der Betroffenen wesentlich verkürzt wird: Die Vorhabensträgerin kann nunmehr die Umweltauswirkungen, die mit dem Bau und Betrieb der Werfthalle für den Airbus A 380 verbunden sind, als Bestand und damit als "Ist-Zustand" im Ausbauverfahren zugrunde legen.

Nach vorsichtiger Prognose ist mit dem Einsatz der Airbus A 380 Flugzeuge von etwa 40.000 zusätzlichen Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt Main auszugehen, wenn man die Kapazität der Maschinen sowie die damit einhergehenden Zubringerflüge in die Betrachtung einbezieht. Diese 40.000 Flugbewegungen mit den damit verbundenen Immissionen, u. a. in Form von Schadstoffen, werden nunmehr mit dieser rechtlich unzulässigen Vorgehensweise als Bestand in die Untersuchungen eingestellt. Hierdurch lassen sich die mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main verbundenen *zusätzlichen* Schadstoffimmissionen deutlich geringer darstellen, als sie bei einer Betrachtung der Immissionsauswirkungen beider planfeststellungsbedürftiger Vorhaben wären.

Es liegt auf der Hand, dass mit einer solchen Vorgehensweise die Rechtsschutzmöglichkeiten der betroffenen Bürger, die sich aufgrund der **gesamten** Schadstoffimmissionen des Vorhabens in ihrem Recht auf Leben und körperliche Unverletztheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG beeinträchtigt fühlen, verkürzt werden. Gleiches gilt für eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten kommunaler Einrichtungen, mit denen eine Verletzung des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts aus Art. 28 Abs. 2 GG verbunden ist.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Schadstoffbelastungssituation aufgrund der Flugbewegungen, die aus dem Einsatz des Airbus A 380 resultieren, als Zusatzbelastung (und nicht als "Ist-Zustand") zu berücksichtigen.

2. Unzureichende Ermittlung der Vorbelastung

Die Ermittlung der Vorbelastung ("Ist-Situation") ist in den von der Vorhabensträgerin erarbeiteten Antragsunterlagen unübersichtlich dargestellt, durch Verweise auf weitere Gutachten gekennzeichnet und insoweit für Dritte nahezu nicht überprüfbar. Dies gilt zum einen für die Emissionen des Flugverkehrs und zum anderen für die Emissionen des flughafenbedingten Straßenverkehrs.

So stellt das Gutachten G 13.1 – Luftschadstoffe – Flugverkehr, S. 34 dar, dass Grundlage für die Emissionsbestimmung die ICAO-Emissionsdatenbank jeweils im Zusammenhang mit der Berücksichtigung der Anteile der AzB-Klassen an einer Flugzeuggruppe, der typischen Flugzeugtypen für jede AzB-Klasse und der typischen Turbinentypen für jeden Flugzeugtyp gewesen sei. Die jeweiligen Anteile der AzB-Klassen ergäben sich dabei aus DES-Tabellen eines weiteren Gutachtens.

Dieses Gutachten, auf das insoweit Bezug genommen wird, ist in Planteil B 11 – Planungsgrundlagen, Kap. 12 "Datenerfassungssysteme und Modelltage" enthalten. Den Ausführungen dieses Planteils muss dabei jedoch entnommen werden, dass für die Ermittlung der "Ist-Situation" im Wesentlichen die Datengrundlage aus dem Raumordnungsverfahren zugrunde gelegt worden ist. Dabei werden zwar zusätzlich die zwischenzeitlich eingetretenen Aktualisierungen dargestellt (Planteil B 11 – Planungsgrundlagen, Kap. 12 "Datenerfassungssysteme und Modelltage", S. 10): Hiernach sei eine Umlegung der Flugbewegungen für die in 2000 in Richtung TAU geführten Abflüge von den Bahnen 25L und 25R, sowie für die in 2000 bei Betriebsrichtung 25 in Richtung RUD geführten Abflüge von der Startbahn 18 erforderlich gewesen. Diesbezüglich werden auch einzelne Flugzeuggruppen genannt. Die *konkrete* Änderung der Flugbewegung und damit die genaue Aktualisierung der "Ist-Situation" gegenüber den Daten aus dem Raumordnungsverfahren lässt sich den Angaben jedoch nicht hinreichend genau und nachvollziehbar dargelegt entnehmen. Eine Überprüfung der Schlüssigkeit der vorgelegten Daten wird somit wesentlich erschwert, wenn nicht gar ausgeschlossen. Dies widerspricht klar dem Sinn und Zweck der Auslegung von Antragsunterlagen.

Gleiches gilt für die Ermittlung der Emissionssituation des Kfz-Verkehrs. Das Gutachten G 13.2 – Luftschadstoffgutachten – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände verweist im Hinblick auf die Daten- und Informationsgrundlagen für die Ermittlung der "Ist-Situation" auf das Gutachten G 9.1 – Auswirkungen landseitiger Verkehr. Dieses Gutachten bezieht sich wiederum im Hinblick auf die "Ist-Situation" der landseitigen Verkehrsanbindung des Flughafens auf das Gutachten G 8 – Luftverkehrsprognosen 2015 für den Flughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt Main. Das letztgenannte Gutachten befasst sich jedoch, wie bereits seine Überschrift zeigt, vorrangig mit der *Prognose*, also nicht der Ermittlung der "Ist-Situation". Die "Ist-Situation" wird zwar im Gutachten G 8 - Luftverkehrsprognosen 2015 für den Flughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt

Main in Kap. 7.2 dargestellt. In der Einleitung dieses Gutachtens G 8 wird jedoch andererseits ausdrücklich hervorgehoben, dass die vorliegenden Prognosen lediglich eine Aktualisierung der Prognosen sind, die für das Raumordnungsverfahren vorgelegt wurden (Gutachten G 8 Luftverkehrsprognosen 2015 für den Flughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt Main, S. 30). Die Prognosen seien nach Angaben der Gutachter (teilweise) aktualisiert worden. *Welche* Aktualisierungen dabei genau erfolgt sind, wird jedoch nicht detailliert dargestellt.

Damit fehlt es auch im Hinblick auf die Ermittlung der "Ist-Situation" des landseitigen Verkehrs an hinreichend nachvollziehbaren Angaben in den Antragsunterlagen. Der Verweis auf die Unterlagen des Raumordnungsverfahren offenbart, dass die ausgelegten Unterlagen in wesentlichen Aspekten weder in sich verständlich und noch nachvollziehbar bzw. überprüfbar ausgestaltet sind. Das Raumordnungsverfahren aus 2001 und 2002 ist längst abgeschlossen; die entsprechenden Unterlagen liegen interessierten Bürgern bzw. Kommunen, die Einsicht in die Antragsunterlagen nehmen, nicht vor. Ein sachgerechtes Nachvollziehen der in den Antragsunterlagen vorgelegten Daten ist unter diesen Umständen nicht möglich. Hierin liegt ein weiterer Verstoß gegen den Sinn und Zweck des Auslegungsverfahrens.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

die Vorhabensträgerin zu verpflichten, Unterlagen vorzulegen, aus denen die Änderungen der Flugbewegungen bzw. Änderungen des landseitigen Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Raumordnungsverfahren konkret und nachvollziehbar ersichtlich werden.

III. Fehlerhafte Bewertung der Schadstoffbelastungssituation im Planungsfall

Die Bewertung der Belastungssituation für luftgängige Schadstoffe im Planungsfall ist ebenfalls fehlerhaft. Dies gilt insbesondere für die zugrunde gelegten prognostizierten Flugbewegungen (Kapazität) und die erwarteten Emissionsmengen des flug- und landseitigen Verkehrs.

1. Unzureichende Flugbewegungszahlen

Die Unzulänglichkeit der vorgelegten Unterlagen ergibt sich bereits daraus, dass im Ausbaufall auf dem Flughafen Frankfurt Main deutlich mehr Flugbewegungen möglich wären, als in den Antragsunterlagen angegeben. Auch wenn die Vorhabensträgerin weiterhin von etwa 660.000 Flugbewegungen pro Jahr in 2015 ausgeht, ist unverändert daran festzuhalten, dass der beantragte Ausbau deutlich höhere Kapazitäten ermöglicht. Da sich die Gesamtkapazität aus den Teilkapazitäten Start- und Landebahn, Rollbahnen, Vor-

feldflächen und Terminalflächen sowie den landseitigen baulichen Anlagen und den flugbetrieblichen Anlagen ergibt, ist hier mit Blick auf das geplante Bahnsystem festzustellen, dass auf den Bahnen mehr als 150 Flugbewegungen pro Stunde durchgeführt werden könnten. Hieraus errechnet sich eine Flugbewegungszahl von 850.000 – 900.000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Flugbewegungen wiederum lassen den Rückschluss auf etwa 100 Mio. Passagiere pro Jahr zu.

Es liegt auf der Hand, dass eine solche deutlich erhöhte Kapazität im Vergleich zu den in den Antragsunterlagen genannten Zahlen (um etwa $\frac{1}{3}$) annähernd um das gleiche Verhältnis erhöhte Emissionen an Luftschadstoffe zur Folge haben wird. Dies gilt nicht nur für den Flugverkehr, sondern insbesondere auch für den flughafeninduzierten Bodenverkehr.

Legt man also die anhand des beantragten Ausbauvorhabens möglichen Kapazitäten im Sinne einer konservativen Betrachtungsweise zugrunde, dürfte sich die Schadstoffbelastungssituation völlig anders darstellen, als sie in den Antragsunterlagen enthalten ist.

Schon jetzt kann bei der Betrachtung der Luftschadstoffbelastungssituation nicht – wie in den Antragsunterlagen – prognostiziert werden, dass die gegenwärtig geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden; bei einer Erhöhung der Flugbewegungen um mehr als $\frac{1}{3}$ als in den Antragsunterlagen zugrunde gelegt ist vielmehr davon auszugehen, dass die Grenzwerte insbesondere für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und PM 10 **nicht** eingehalten werden können. In diesem Fall sind jedoch konkrete Maßnahmen zur Luftreinhaltung im Sinne einer Luftreinhaltungsplanung (vgl. § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz, § 11 der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung) erforderlich (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 26. Mai 2004, Az.: 9 A 6.03). Hierzu enthalten sich jedoch die von der Vorhabens-trägerin vorgelegten Unterlagen jeglicher Angaben. Dies ist mit Blick auf die kapazitätsbedingt möglichen Flugbewegungen bis 900.000 pro Jahr und die hieraus resultierenden etwa 100 Mio. Passagiere pro Jahr unzureichend und rechtsfehlerhaft.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

eine Prognose der Schadstoffbelastungssituation im Ausbaufall auf der Basis der kapazitätsbedingt möglichen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erstellen und im Rahmen einer ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

2. Fehlerhafte Prognose der Emissionen

Erstaunlich ist ferner, dass das Gutachten G 13.4 – Luftschadstoffgutachten - Gesamtmissionen auf S. 144 ff. zu dem Ergebnis kommt, im Untersuchungsgebiet nähmen die mittleren Gesamtmissionen im Vergleich der „Ist-Situation“ zum Prognosenullfall, aber auch zum Planungsfall ab bzw. sie blieben jedenfalls gleich.

Diese Schlussfolgerung steht im deutlichen Widerspruch zur wesentlichen Erhöhung der Flugbewegungszahlen und des landseitigen Verkehrsaufkommens und ist wohl nur dadurch zu erklären, dass die Gutachten zur Schadstoffemission ganz erhebliche *Abnahmen* der Emissionen zugrunde legen (vgl. etwa Gutachten G 13.2 – Luftschadstoffgutachten – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände, S. 69 ff.).

Woraus sich diese Emissionsreduktion und *konkret* herleiten lässt, ist den Unterlagen nicht mit hinreichender Bestimmtheit zu entnehmen. Dies wäre jedoch in diesem Zusammenhang erforderlich, zumal die gegenwärtige Diskussion um eine Einhaltung der Grenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe jeweils eine gänzlich andere Situation zugrunde legt: Die Problematik ist im Wesentlichen dadurch gekennzeichnet, dass die aus EU-Recht herrührenden Immissionsgrenzwerte ab 2005 bzw. 2010 zwingend zu beachten sind; ihre Einhaltung ist gegenwärtig und in absehbarer Zukunft gleichwohl **völlig ungewiss**. Diese Problematik wird in den Gutachten nicht aufgegriffen; es wird vielmehr davon ausgegangen, dass eine verbesserte Technik die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen kann:

„Unter Berücksichtigung der verkehrsseitigen Veränderung auf der einen Seite und den Veränderung der Emissionsfaktoren auf der anderen Seite wurden entsprechend bei der Ist-Situation die Emissionen für den Prognosenullfall und den Planungsfall berechnet. Dabei stand der prognostizierten Zunahme des Kfz-Verkehrs eine Abnahme der Emissionen, bedingt durch verbesserte Technik infolge einer EU-weiten Verschärfung der Grenzwerte, gegenüber.“

(vgl. Ziff. 6.1 des Gutachtens G 13.2 - Luftschadstoffgutachten - Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände, S. 69).

Welche genauen technischen Verbesserungsmaßnahmen erwartet werden können und welche Emissionsreduktionen hierdurch ermöglicht werden, lässt sich den Ausführungen der Gutachten allerdings nicht entnehmen. Dies ist daher völlig unzureichend und bedarf einer Überarbeitung.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin die grundlegende Überarbeitung des Gutachtens „G 13.2 – Luftschadstoffgutachten – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen“ auf dem Flughafengelände aufzugeben, sowie, das überarbeitete Gutachten erneut auszulegen.

Nur unter der Annahme einer ganz erheblichen Reduktion der Abgasemissionen insbesondere des landseitigen Verkehrs kann deshalb das Gutachten G 13.4 - Luftschadstoffgutachten – Gesamtmissionen zu dem Ergebnis kommen, dass die immissionsseitigen Auswirkungen eines Flughafenausbaus zu keiner Verschlechterung der Gesamtsituation führen, sondern im Allgemeinen verminderte Schadstoffbelastungen zur Folge haben. So wird etwa für Stickstoffdioxid dargelegt:

„Die prognostizierte Verbesserung der Emissionsminderungstechnik und der Rückgang der Hintergrundbelastung führen 2015 außerhalb

des Flughafengeländes zu einem großflächigen Rückgang.“

(vgl. Gutachten G 13.4 – Luftschadstoffgutachten - Gesamtmissionen, S. 145).

Angemerkt sei an dieser Stelle zudem, dass andere in den Antragsunterlagen enthaltene Gutachten (etwa A 3 - Konfigurationsanalyse, Anlage 7, Einfluss der Standortalternativen auf die Luftschadstoffmissionen) die Immissionsituation insbesondere durch Stickstoffdioxid nicht annähernd so unkritisch einschätzen: etwa wenn ausgeführt wird, dass geringe Änderungen in der Stickstoffdioxidzusatzbelastung schon entscheidend dafür seien, ob der Grenzwert überschritten werde oder nicht. Auch hier fehlt es allerdings an einer worst-case-Betrachtung, die über die möglichen Auswirkungen in Anbetracht von kapazitätsbedingt möglichen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr konkret Aufschluss geben könnte.

IV. Fehlerhafte humantoxikologische Bewertung der Luftschadstoffimmissionssituation

Die Einschätzung der humantoxikologischen Folgen aufgrund der Belastung durch Luftschadstoffe ist dementsprechend ebenfalls fehlerhaft.

1. Fehlerhafte Grundlage des humantoxikologischen Gutachtens

Die humantoxikologische Bewertung bezieht sich auf die Immissionsprognose, wie sie insbesondere im Gutachten G 13.4 – Luftschadstoffgutachten – Gesamtmissionen, niedergelegt ist. Die Aussage des Gutachtens, bei keiner Komponente [zuvor sind die Schadstoffe Stickstoffdioxid, PM 10, Ruß, Benzol und Benzo(a)pyren genannt] käme es im Planungsfall zu höheren Werten als in der Ist-Situation, muss nach den vorgenannten Ausführungen als unhaltbar eingeordnet werden und bedarf der Überarbeitung.

Insbesondere die Aussagen:

*„Festzuhalten ist, dass nach den Berechnungen im **Planungsfall** im Jahr 2015 gegenüber der Ist-Situation im Jahre 2000 Bevölkerung im Untersuchungsgebiet kaum und wenn nur geringfügig von NO₂-Konzentrationen oberhalb des Grenzwertes betroffen sein wird.“*

*„Auch die PM 10 **Jahresmittelwerte** (von max. 21 µg/m³) werden im **Planungsfall** flächendeckend niedriger sein als heute (Abb. 5-79 im G 13.4). Diese Werte liegen deutlich unter dem derzeit gültigen – und ab 2005 einzuhaltenden Grenzwert.“*

*„Bei den drei **kanzerogenen Stoffen** – **Ruß, Benzol** und **BaP** – am Schluss der Tabelle 5-1 ist in den **Szenarien Prognose – Null** und **Planungsfall** eine deutliche Abnahme der Maximalwerte gegenüber der Ist-Situation zu beobachten.“*

*„Beim **Benzol** liegen die berechneten Maximalwerte in allen Szenarien*

rien unter dem Grenzwert der EU von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.“ und

„In den Szenarien **Prognosenullfall** und **Planungsfall** werden die höchsten Werte jeweils an der A 5 bei Frankfurt-Griesheim gefunden (Abb. 5-35 und 5-57 aus Gutachten 13.4), sie sind niedriger als der Zielwert.“

(vgl. Gutachten G 14 – Humantoxikologie, S. 58 ff.)

können deshalb für die Entscheidung über die Auswirkungen des planbe-
tragten Vorhabens im Hinblick auf Luftschadstoffe nicht zugrunde gelegt
werden; es sind vielmehr **neue Bewertungen** aufgrund überarbeiteter Im-
missionsberechnungen erforderlich.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

**der Vorhabensträgerin aufzugeben, ein neues, grundlegend ü-
berarbeitetes humantoxikologisches Gutachten vorzulegen, das
die Schadstoffimmissionssituation auf der Basis der im Ausbau-
fall möglichen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr untersucht.**

2. Fehlende Berücksichtigung des europarechtlichen Richtgrenzwertes für PM 10 ab 2010

Darüber hinaus wird für die Humantoxikologische Bewertung der Luftschad-
stoffbelastungssituation zwar auch der Richtgrenzwert für PM 10 im Jahres-
mittel ab dem 1. Januar 2010 in Höhe von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ genannt (vgl. Gutachten
G 14 - Humantoxikologie Tabelle 3-3, S. 43); eine Bewertung der Belas-
tungssituation im Hinblick auf PM 10 unter Berücksichtigung *dieses* Richt-
grenzwertes erfolgt jedoch nicht. Im Gegenteil: Im Rahmen der Bewertung
im Untersuchungsgebiet wird für PM 10 ein Jahresmittelwert von max.
 $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ genannt und hieraus – trotz der Betrachtung für das Jahr 2015, al-
so deutlich nach 2010 – die Schlussfolgerung gezogen, dass die Werte
„deutlich unter dem [...] Grenzwert“ lägen.

Selbst wenn man insoweit berücksichtigt, dass die Werte der Stufe 2 im An-
hang III der Richtlinie 1999/30EG als Richtgrenzwerte ausgestaltet sind und
es in einer Fußnote zu den Stufe-2-Werten im Anhang III der Richtlinie
1999/30EG heißt, dass die Werte

*„im Licht weiterer Informationen über die Auswirkungen auf die Ge-
sundheit und Umwelt, über technische Durchführbarkeit und über die
bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedsstaa-
ten gemachten Erfahrungen zu überprüfen sind“,*

werden die in Stufe 2 aufgeführten Werte jedoch ausdrücklich als Richt-
grenzwerte bezeichnet.

Es geht also fehl, diese Werte als rechtlich unverbindlich einzuordnen. Je-
denfalls bei planfestzustellenden Vorhaben, deren Inbetriebnahme – wie hier
– etwa 2010 oder danach zu erwarten ist, sind diese Werte zu berücksichti-
gen. Denn bei anderer Vorgehensweise würde missachtet, dass die in An-

hang III der Richtlinie 1999/30/EG genannten Werte *gleichwertig* zu den Werten aus Stufe 1 (die in § 4 der 22. Bundes Immissionsschutzverordnung niedergelegt sind) normiert wurden. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass PM 10 ein humantoxikologisch äußerst relevanter, krebserregender Luftschadstoff ist.

3. Fehlende Untersuchung der Belastung durch PM 2,5

Fehlerhaft ist auch, dass im Humantoxikologischen Gutachten die Luftschadstoffbelastungssituation durch PM 2,5 nicht, nicht einmal ansatzweise betrachtet wird. Die Schwebstaubfraktion PM 2,5 ist jedoch ausdrücklich in der Richtlinie 1999/30/EG genannt. Selbst wenn insoweit europarechtlich den Mitgliedsstaaten die Befugnis eingeräumt worden ist, ein angemessenes Verfahren für die Probenahme und Messung von PM 2,5-Konzentrationen zu verwenden (vgl. Anhang IX. 5. der Richtlinie 1999/30/EG) kann daraus – wie sich auch Anlage 5. V. der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung entnehmen lässt - nicht geschlussfolgert werden, dass die humantoxikologisch ebenfalls bedeutsame Schadstofffraktion PM 2,5 im Rahmen der Auswirkungen eines Vorhabens hinsichtlich der Luftschadstoffe nicht berücksichtigt werden müsste.

Die Unterlagen der Vorhabensträgerin sind insoweit unvollständig und bedürfen der Ergänzung.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

der Vorhabensträgerin die Untersuchung der Schadstoffbelastungssituation auch im Hinblick auf die Schwebstaubfraktion PM 2,5 aufzugeben und die Gutachten im Wege der ergänzenden Auslegung offenzulegen.

H) Naturschutz

Die Ausführungen zum Naturschutz befinden sich insbesondere in den Planunterlagen B 8.1 (Rodungsplan), B 8.2 (Einzelbaumfällung) und B 9 (Maßnahmenplanung des landschaftspflegerischen Begleitplanes). Von den Gutachten ist insbesondere das Gutachten G 1 (Umweltverträglichkeitsstudie und landschaftspflegerischer Begleitplan), das Gutachten G 2 (FFH-Verträglichkeitsstudie) sowie das Gutachten G 7 (Vogelschlag) relevant.

Die Antragsunterlagen sind im Hinblick auf den Naturschutz nicht ausreichend, um eine abschließende Bewertung der Gefährdungen abzugeben. Im Einzelnen:

I. Wald

Das Ausbauvorhaben greift in erheblichem Umfang in **Bannwald** ein. Die Funktionen des Bannwaldes werden dadurch erheblich beeinträchtigt.

Der Wald, insbesondere der Bannwald kann darüber hinaus seine ihm zukommende Funktion nicht mehr erfüllen.

Große Teile des Waldbestandes um den Frankfurter Flughafen sind als **Bannwald** gem. § 22 HForstG kategorisiert. Im Jahre 2002 wurde das HForstG diesbezüglich geändert und nunmehr kann die Bannwaldeigenschaft aufgehoben werden, wenn die Voraussetzungen der Ausweisungen als Bannwald und mithin gem. § 22 Abs 2 Satz 3 HForstG „überwiegende Gründe des Gemeinwohls“ die Aufhebung der Bannwaldeigenschaft erfordern. Diese Voraussetzungen liegen jedoch nicht vor.

Unter Berücksichtigung der Bedeutung des Waldes für die Rhein-Main-Gegend und für die Pflanzen- und Tierwelt ist davon auszugehen, dass der Wald ursprünglich zum Bannwald erklärt wurde, da er gem. § 22 HForstG a. F. „unersetzlich für die öffentlichen Interessen“ ist. Unersetzlich bedeutet dabei, dass der Stellenwert als so hoch angesehen wird, dass selbst die gewichtigen Interessen für einen internationalen Flughafen das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes nicht übersteigen. Da eine Änderung der Bedeutung des Waldes nicht eingetreten ist, darf im Hinblick auf die öffentlichen Interessen somit die Bannwaldeigenschaft nicht aufgehoben werden. Mithin ist eine Rodung des Waldes unzulässig.

Zu berücksichtigen ist dabei auch der zu erwartende Verlust bzw. Funktionsverlust der Fledermauspopulationen, der Verlust etwa der Hälfte der datierten Fundorte des Hirschkäfers, der Verlust aller elf Reviere des Mittelspechts und von vier Revieren des Grauspechts und allgemein eine Verkleinerung und Verinselung des Lebensraums der Anhang I-Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie. Daher bestehen erhebliche Beeinträchtigungen von ausgewiesenen und potentiellen FFH- sowie ausgewiesenen und faktischen Vogelschutzgebieten. Alleine unter dem Blickwinkel des Schutzes der Fauna ist daher die Bannwaldeigenschaft nicht aufhebbar.

Einer Aufhebung der Bannwaldeigenschaft steht zudem die Funktion des Bannwalds in der Umgebung des jetzigen Flughafenareals als Klimaschutzfaktor und seine Bedeutung für den Wasserhaushalt, den Bodenschutz, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung und die Bedeutung für den Naturhaushalt (Pflanzen- und Tierwelt) entgegen.

Zudem werden **Wälder zerschnitten**. Dies führt zur weiteren Schädigung der Wälder, da an Waldrändern, welche aufgrund von Zerschneidungseffekten entstehen, bis zu einer Wirkungstiefe von 300 m in das Bestandsinnere regelmäßig eine zusätzlich beeinträchtigte Waldfläche entsteht, was zu massiven Randschäden bis hin zu substantiellen Gefährdungen führt.

Zudem ist der vorhandene Waldbestand von wesentlicher Bedeutung für das regionale **Kleinklima**. Die Gesamtrodungsfläche von ca. 327 ha (ca. 268 ha davon Bannwald) sowie die Fällung von ca. 1.502 Einzelbäumen mit einem Stamm-

durchmesser von mindestens 20 cm bei Laubbäumen und mindestens 30 cm bei Nadelbäumen sowie von 1.698 weiteren Bäumen mit geringerem Stammumfang führt zu einer erheblichen Verschlechterung des Klimas.

Zudem wird auch die **Erholungs- und Schutzfunktion** des Waldes eingebüßt. Der noch verbleibende Restwaldbestand kann infolge der weiteren Verlärmung seine Erholungs- und Schutzfunktion nicht mehr erfüllen.

II. FFH- und Vogelschutzgebiete

Darüber hinaus werden ausgewiesene sowie potentielle bzw. faktische **FFH- bzw. Vogelschutzgebiete** nur unzureichend und nicht mit dem ihnen erforderlichen Gewicht in die Bewertung eingestellt.

Es wurde nur unzureichend bewertet, dass erhebliche Eingriffe in FFH- und Vogelschutzgebiete vorliegen, so in das FFH-Gebiet Nr. DE 5917/303 „Kelsterbacher Wald“ sowie in das FFH-Gebiet Nr. DE 5917/304 „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“. Die Schlussfolgerung, dass trotz der festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen keine Unzulässigkeit des Projektes Ausbau des Flughafens Frankfurt vorliegt, ist unzutreffend. Insbesondere liegen keine zwingenden Gründe des Allgemeinwohls, insbesondere keine überwiegenden öffentlichen Interessen vor, die gegenüber den naturschutzrechtlichen Belangen überwiegen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob bei den restlichen in der Verträglichkeitsstudie der FFH- und Vogelschutzgebiete aufgeführten FFH- und Vogelschutzgebiete, bei denen keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt wurden, die zugrunde gelegten Untersuchungen ausreichend und vollständig sowie zutreffend sind. Es wird eingewandt, dass auch bei den übrigen FFH- und Vogelschutzgebieten erhebliche Beeinträchtigungen vorliegen, die zu einer Unzulässigkeit des geplanten Projektes führen.

III. Besonders und streng geschützte Arten

Auch die Ausführungen in den Antragsunterlagen zu den **besonders und streng geschützten Arten** sind nicht haltbar. Insbesondere wird die Verbotsvorschrift des § 42 BNatSchG nur unzureichend berücksichtigt. Schon aufgrund dieser Verbotsvorschrift ist das Projekt unzulässig.

Mit der Verwirklichung des Flughafenausbaus verlieren zahlreiche Tiere und Pflanzen ihren angestammten Lebensraum. Äsungs- und Einstandsgebiete, Futterquellen und Schlafplätze gehen verlustig. Ein Abwandern bzw. Ausweichen der betroffenen Spezies ist mangels vorhandener anderer Lebensräume jedoch vollkommen unmöglich.

Aufgrund der zusätzlichen erheblichen Verlärmung werden unmittelbare Auswirkungen auf das Nist- und Brutverhalten von besonders und streng geschützten Arten erfolgen. Lärmempfindliche Populationen werden verdrängt.

Darüber hinaus wird durch die weiter steigenden Flugbewegungszahlen mit einem besorgniserregenden Anstieg des Vogelschlagrisikos zu rechnen sein.

IV. Geschützte Biotop nach § 15 HeNatG

Darüber hinaus sind die vorgenommenen Bewertungen bezüglich der **geschützten Biotop nach § 15 HeNatG** unzutreffend. Es wird nicht ausreichend berücksichtigt, dass durch Verlust und Beeinträchtigung von Biotopen, durch Verinselung, durch die Lärmauswirkungen und durch die Lichtimmissionen sowie durch den Vogelschlag die Biotop erheblich beeinträchtigt und gefährdet sind.

V. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zudem sind die **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unzureichend** und teilweise unzutreffend. Es wird eingewandt, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mangels Einigung teilweise nicht dazu führen können, dass ein Ausgleich bzw. ein Ersatz überhaupt vorliegt. Darüber hinaus ist die Bilanzierung unzutreffend. Die vorgenommenen Zusatzbewertungen sind nicht gerechtfertigt. Eine vollständige Kompensation tritt gerade nicht ein.

VI. EU-Beschwerde

Des Weiteren wird - bei gleichbleibendem - Sachverhalt auf die als Anlage beige-fügte EU-Beschwerde mit dem Az.: D(2002) ENV D.2/CS/bf525500 (Beschwerde-Nr. 2002/5175) verwiesen und diese insoweit vollinhaltlich zum Gegenstand auch dieser Einwendung gemacht.

Es wird **b e a n t r a g t**,

den Planfeststellungsantrag für das Vorhaben wegen nicht gerechtfertigter Eingriffe in gemäß Bundesnaturschutzgesetz und dem Hessischen Landesnaturschutzgesetz unter Schutz gestellte Gebiete abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

RA W. Baumann
Fachanwalt f. Verwaltungsrecht

Anlagen

Vollmacht (Anlage 1)

Einwendung des Evangelischen Kirchengemeindeverbandes Offenbach am Main lfd. Nr. 701 bis 730 (Anlage 2)

(übernommen Stadt Offenbach Nr. 3701 – 3730)

Lageplan (Anlage 3)