

Theo Dittmann

85402 Kranzberg, den 26.04.2010  
Hohenbachernstraße 1  
Tel: 08166/5340  
Nr.: Neue Einwendungen-2.doc

Theo Dittmann, Hohenbachernstr. 1 85402 Kranzberg

Regierung von Oberbayern  
Planfeststellungsbehörde  
Maximilianstraße 39

80538 München

Planfeststellungsverfahren „3. Start- und Landebahn Flughafen München“  
Zu den „**Ergänzenden Unterlagen der FMG**“ vom 17.03.2010 und zum Gutachten des HWWI  
Auslegung Nr. 25-33-3721.1-MUC-5-07

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lehne den Bau und den Betrieb einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab und erhebe zusätzlich zu meinem bisherigen Vorbringen zu den in Kranzberg ausgelegten „Ergänzenden Unterlagen der FMG“ vom 17.03.2010 folgende Einwendungen und stelle zusätzlich zu meinen bisherigen Anträgen weitere Anträge.

### **Vorbemerkung:**

Ich gehe davon aus, dass der gestellte Antrag und die dem Antrag zu Grunde gelegten Annahmen und Fakten durch die „Ergänzenden Unterlagen“ unverändert geblieben sind – ausgenommen die in der ergänzenden Umweltverträglichkeitsstudie - Auswirkungen der Antragsänderungen ... auf Seite 1-7 („zusätzlich werden im Rahmen dieser 2. Auslegung eine 1. und eine Änderung des Antrages vorgelegt.“) dargestellten - betreffend Schonung des Lohwalds, Änderung des Regelquerschnitts der ED 5 und artenspezifischer Kompensationsleistungen.

## **1. Zur Luftverkehrsprognose (ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München)**

### **Enorme Unsicherheit in den Prognosen; Bedarf ohne Subventionen nicht gegeben**

Die in den ergänzenden Szenarien unterstellten Annahmen zeigen eine erhebliche Streubreite auf und lassen eine enorme Unsicherheit erkennen. Mit dem Ergebnis dieser Kaffeesatz-Leserei kann in keinsten Weise ein öffentliches Interesse belegt und als solches in der Abwägung berücksichtigt werden.

Es wird noch immer der Bedarf als gegeben angesehen, der bisher nur mit direkten und indirekten **Zuschüssen** (z.B. Kerosinzuschuss: 95 Mio. € in den letzten 16 Jahren, ...) erreicht werden konnte. Diese wurden laut Wirtschaftsministerium gewährt, um die Verkehrsentwicklung in München zu stützen und wettbewerbsfähige Preise für Langstreckencarrier auch in München anbieten zu können. Der Moos-Airport sei „noch nicht als etablierter Hub für Langstreckenverkehr anzusehen.“ Daher sei diese Subvention nötig „zur Stabilisierung und Dynamisierung in diesem Verkehrssegment.“

Nach der inzwischen – angeblich, die Wahrheit kennen nur Insider – erfolgten Einstellung des Kerosinzuschusses wird die damit verfolgte Zielsetzung nach Mitteilung des zuständigen Ministeriums neuerdings über die kosten- und marktorientierte Festsetzung der Start-/Landeentgelte mit berücksichtigt.

Ohne Subventionierung wäre der bisherige Nutzungsumfang nicht gegeben und ohne Subventionierung kann sich der Langstrecken-Flugbetrieb am Flughafen München auch in Zukunft nicht halten. Der ausgebaute Flughafen München wird auf ewig am Subventionstropf des Freistaats Bayern hängen; hierfür fehlen aber die Mittel und auch die verbindliche Zusage des Freistaats.

Es ist somit grob fahrlässig, diesen künstlich geweckten und gehaltenen Bedarf als von Haus aus als tatsächlich gegeben anzunehmen.

Mit Geld kann praktisch jeder Bedarf geweckt werden.

Und wenn noch so viele neue Gutachten über die wirtschaftliche Entwicklung und den Bedarf erstellt werden: Es gibt keine Garantie dafür, dass das Geweissagte eintritt.

Die von der Regierung bisher in Auftrag gegebenen Gutachten dienen scheinbar nur als Rechtfertigung, alles getan zu haben, um vor allem gerichtsbeständige Gutachten zu haben. Die Gerichte stellen ja immer mehr auf Gutachten ab, als auf den normalen Menschenverstand; wenn die Wirtschaft voraussichtlich um 5 % wächst, dann ist das eben so und ist dann 1:1 umzusetzen ... .  
Zudem werden die Rechtsvorschriften dem Anschein nach ohnehin nicht mehr vom Volk sondern von den Lobbyisten vorgegeben.

Die Gutachten und die ergänzenden Szenarien stellen auf den zunehmenden **Bedarf aus anderen Bundesländern und aus angrenzenden Staaten** ab. Das ist unzulässig: bei der Frage des Bedarfs darf es nur ausschließlich um den Bedarf gehen, der für Bayern / Südbayern gegeben ist und zu befriedigen wäre - und dieser Bedarf ist mit den beiden zur Verfügung stehenden Bahnen leicht und auch in sehr ferner Zukunft zu befriedigen.

Nachdem auch trotz Trendumkehr an der Planung festgehalten wird, geht es nur mehr darum, mehr Kapazität zu schaffen – auch wenn diese nicht gebraucht wird.  
Nachdem zumindest derzeit kein Geld da ist, wird die Planung auch so schnell nicht verwirklicht werden. Vorratsplanung wäre aber doch verboten !?

Bei der Angabe zum Treibstoffkosten-Anteil an den Gesamtkosten gibt es vom Gutachten abweichende Angaben (s.u.a. „Lufthansa-Politikbrief“).

Die unterstellten Annahmen zur **landseitigen Verkehrsanbindung** sind nichts als unverbindliche Planungen; das tägliche Chaos wird weiter zunehmen. Auf Maßnahmen mit einer derartigen Planungsunsicherheit darf nicht aufgebaut werden.  
Daneben müssen die Kosten für die Erschließung vom verursachenden Flughafen getragen werden, was das ganze Projekt in Frage stellt, weil die Unternehmerin schon allein die geplante Maßnahme finanziell nicht schultern kann.

## **Wirtschaftsentwicklung**

In den Szenarien wird trotz gegenläufigem Trend für Oberbayern und Bayern noch immer eine deutlich überdurchschnittliche **wirtschaftliche Entwicklung** angenommen und somit auf eine aus diesen Bereichen steigende Nachfrage gesetzt.

Diese Annahme verkennt, dass diese Entwicklung bald ein Ende haben wird, weil die zuziehende Bevölkerung sich die hier wesentlich höheren Lebenshaltungskosten nicht leisten kann und weil die Infrastruktur zusammenbricht.

Diese Tatsachen werden auch im Raumordnungsverfahren verkannt und führen auch dort zu einem falschen Ergebnis.

Beim angenommenen Wirtschaftswachstum im außereuropäischen Raum hat man störungsfreies Wachstum unterstellt; das ist unrealistisch und verantwortungslos. Es ist abzusehen, dass es auch dort vermehrt zu Unruhen und zum finanziellen Zusammenbruch kommen wird, so wie es in Kürze zu einem neuen Finanz-Zusammenbruch in Griechenland, Portugal, .... kommen wird. Das HWWI-Gutachten ist wachstumsunkritisch.

Aus meiner Sicht kann allenfalls das Szenario „Niedriges Wachstum“ als optimistisch wahrscheinlich angesehen werden. Für dieses Szenario reichen die vorhandenen beiden Bahnen leicht aus – insbesondere dann, wenn auf den eigentlichen Bedarf (Originärverkehr für Bayern / Südbayern) abgestellt und die ohnehin stattfindende Veränderung der Flotte (mehr Großraumflugzeuge) berücksichtigt wird.

## **Frachtflughafen?**

Die Zusicherung: „Trotz der auch in den ergänzenden Szenariobetrachtungen hohen Zuwachsraten des Luftfrachtverkehrs wird der Flughafen München **schwerpunktmäßig ein Passagierflughafen** bleiben.“ deutet schon an, dass künftig nicht nur die Beifracht besser genutzt werden soll sondern dass auch die Zeit zwischen den Umsteigerknoten und die Nachtzeit für Frachtflüge genutzt werden soll. Insbesondere wenn die prognostizierten Passagierzahlen ausbleiben, wird der Frachtflug-Anteil kräftig gesteigert werden. Eine solche Entwicklung darf bei der Abwägung nicht unberücksichtigt bleiben!

Später wird es dann wieder heißen: .. An einem Flughafen mit einer derartigen Bedeutung kann der Nachtflug nicht eingeschränkt werden, .... muss auf die vermehrte Nachfrage nach Frachtflügen reagiert werden, ... .

## **Flugbewegungsdaten – Passagiere/Passagierflug-Bewegung**

Nach den ergänzenden Szenariobetrachtungen sind die Flugbewegungsdaten hochgerechnet anhand der Wachstumsrate aus der Prognose je Region und Sitzplatzkategorie (S. 32).

Das kann ich nicht nachvollziehen, hierzu bräuchte ich eine Erläuterung (Erörterungstermin nötig!).

Die Darstellung des für das erwartete Passagieraufkommen notwendige Flugbewegungsaufkommen kann leicht über die Anzahl der Passagier/Bewegung manipuliert werden. Es ist z.B. nicht erklärlich, warum im Basis-Nullfall nur 94 Passagiere im durchschnittlichen Flugzeug sitzen sollten.

Wenn schon eine Veränderung in den Flotten zu Großraumflugzeugen angenommen wird, dann muss dies auch für den Nullfall gelten!

Wenn man sich überlegt, dass in jedem Passagierflugzeug durchschnittlich nur soviel Passagiere sitzen, wie etwa 2 Busse transportieren könnten, dann finde ich die vom Flugzeug verursachten Auswirkungen gravierend und unverantwortlich schlimmer.

Ist es angesichts des Aufwands und der Auswirkungen gerechtfertigt, weiterhin mit so kleinen Flugzeugen zu fliegen - nur weil große nicht ausgelastet wären? Kann man da nicht erwarten, dass man seinen Flugbedarf mehr auf das Flugangebot abstellt – muss man denn zu jeder Zeit an jeden Ort der Welt gelangen können?

Nach den ergänzenden Szenariobetrachtungen würden im Prognose-Nullfall Bewegungen reduziert oder in nachfrageschwächere Zeiten verschoben; es käme zum Nachfrageverlust und es würden Flüge entfallen wegen mangelnder Attraktivität.

Es wäre unrealistisch einen Flughafen als Maßstab zu nehmen, an dem alle gewünschten Flüge zu jeder Zeit – auch in Spitzenstunden – und ohne Wartezeit durchgeführt werden können. Einen solchen Flughafen kann es nicht geben. Auch mit einer dritten Bahn wird die Nachfrage in Spitzenstunden nicht befriedigt werden können und es wird Verschiebungen in nachfrageschwächere Zeiten geben – dieses Problem wird immer bleiben. Mehr Kapazität schafft auch mehr Nachfrage und diese wiederum Wartezeiten.

## **Herkunft der Passagiere – Quellverkehr**

Die ergänzenden Szenariobetrachtungen stellen selbst fest, dass die Passagiere für Interkontinentalflüge nur zum sehr kleinen Teil aus der Originärnachfrage des landseitigen Einzugsgebietes stammen werden und die meisten Passagiere erst durch Zubringerflüge von anderen Flughäfen herangekarrt werden müssen. Anders sei für die Airlines eine ausreichende und wirtschaftliche Auslastung gar nicht zu gewährleisten.

Mit dieser Feststellung wird erneut bestätigt, dass es gar nicht um den Luftverkehrsbedarf von Bayern / Südbayern geht, für den ja der Flughafen einst gebaut worden ist und für das er zweckbestimmt ist.

Es geht rein um die Frage der Wirtschaftlichkeit der Airlines – und das kann ja beim besten Willen nicht Gegenstand des öffentlichen Interesses sein.

Der im öffentlichen Interesse liegende Bedarf für Bayern / Südbayern ist anerkanntermaßen mit 2 Bahnen ausreichend und auf lange Zeit zu befriedigen.

Daneben geht es der FMG mit der geplanten Schaffung und dem Ausbau zu einem Kapazität-fressenden Hub-Flughafen darum, den Flughafen außerhalb der Spitzenknoten für Frachtflüge zu nutzen. München soll wohl auch zu einem Frachtzentrum ausgebaut werden.

Die Zeit der **Vulkan-Asche** hat gezeigt, dass der Bahnverkehr mehr gestützt und ausgebaut werden muss, weil in Krisenzeiten auf den Flugverkehr kein Verlass ist. Flugverkehr ist sehr anfällig für Störeinflüsse und ist insbesondere auch nichts für die Masse.

Man wird somit um den ehestmöglichen Ausbau der Bahn nicht herumkommen – wenn aber die Bahn ausgebaut ist, dann können und müssen die vielen Inlandsflüge eingestellt werden. Dann steht an den Flughäfen auch wieder mehr Kapazität zur Verfügung.

## **Kohlendioxid**

In den ergänzenden Szenariobetrachtungen wurden zwar die eventuellen Kosten für die Abgabe im Rahmen des Emissionshandels berücksichtigt. Es wurde aber nicht berücksichtigt, dass der Flugverkehr demnächst eingeschränkt werden muss, weil das in höheren Luftschichten vom Flugverkehr emittierte Kohlendioxid dort nicht von Pflanzen oder vom Meer aufgenommen werden kann und dort somit längere Zeit verbleibt und dort direkt klimaschädlich wirksam wird. Mit finanziellen Aufwendungen ist dieser Mechanismus nicht zu bremsen.

Ich weise nochmals darauf hin, dass die Kapazität des Flughafens München in seinem Endausbauzustand durch die **62 dB(A)-Grenzlinie** zugunsten der um den Flughafen wohnenden Bevölkerung beschränkt ist (... an keinem Ort und an keinem Tag ...). Diese Linie müsste gemäß den Vorgaben der Genehmigung und Planfeststellung inzwischen auf 55 dB(A) abgesenkt werden.

Würde diese Linie den Vorgaben entsprechend angepasst, wäre schon heute die Grenze der Kapazität erreicht und sich die Frage eines Ausbaus gar nicht stellen.

Ich beantrage daher nochmals, zu prüfen, ob diese auf den angemessenen Wert angepasste Linie auch im Falle des geplanten Ausbaus eingehalten wird und im Falle einer Planfeststellung nur einen solchen Betrieb zuzulassen, der an keinem Ort der o.g. Grenzlinie und an keinem Einzeltag einen höheren Dauerschalllärmpegel als 55 dB(A) zulässt.

Zum Thema „Ergänzende Szenariobetrachtungen“ und zum HWWI-Gutachten schließe ich mich den Ausführungen von Herrn **Prof. Dr. Besch** aus Kranzberg an und mache auch diese zum Gegenstand meiner Einwendungen.

## **2. Zur Schalltechnischen Untersuchung:**

### **Statt einer Neuberechnung – eine neue Untersuchung mit anderen Annahmen**

Die FMG sollte die lärmphysikalischen Auswirkungen nach den bisherigen Annahmen auf der Grundlage der zwischenzeitlich neu erlassenen rechtlichen Regelungen abschließend ermitteln.

Die FMG legt aber nunmehr nicht eine Neuberechnung (unter Beibehaltung der früheren Annahmen) sondern eine **neue Schalltechnische Untersuchung** einschließlich des zugehörigen Kartenmaterials vor.

Diese neue Untersuchung weicht wesentlich vom Antrag der FMG vom 24.08.2007 ab. So unter anderem:

- Es wird ein anderes Referenzjahr (statt 2004 jetzt 2008) eingeführt.
- Es liegen neue Mengengerüste, Rollführungen, Flugwege und Belegungen der Flugwege zu Grunde. Insbesondere die Flugwege wurden massiv verändert (sind viel mehr geworden, viel mehr Kreuzungen, andere Wegführung, Anzahl der Gegenanfluggrundlinien).  
Es scheint zur flughafennahen Staffelung der Anflüge auch eine weitere Gegenanfluggrundlinie eingeführt worden zu sein (die dazu führen würde, dass die kreuzenden Abflüge über eine wesentlich längere Strecke künstlich tief gehalten werden müssten).
- Es ist anzunehmen, dass sich die neue Untersuchung auf neue, den Betroffenen inhaltlich unbekanntes Datenerfassungssysteme (DES) stützt.

Hier liegt eine Änderung des Antrags vor, die einer intensiven Aufarbeitung – einschließlich einer erneuten Erörterung – bedarf.

### **Flugwege – 15°-Regelung – Steigprofile**

Nach den ICAO-Vorgaben für den unabhängigen Flugbetrieb auf mehreren Bahnen müssen die Flugwege der Bahnen unmittelbar nach dem Ende der Startbahn um 15° auseinander gehen.

Für das 2-Bahn-System des FH München hat das BMVBS eine Ausnahme erteilt, nach der es ausnahmsweise zulässig ist, wenn eine Kurve mit 30° bei spätestens 3,0 NM vorgesehen ist (BMVBS-S Nr. LR 236164.2/1 vom 24.02.2010).

Da es mehr als fraglich erscheint, dass eine solche Ausnahme auch für das geplante 3-Bahn-System erteilt werden kann, ist es unzulässig und grob irreführend, dennoch Flugwege wie bisher anzunehmen.

Bei einem 3-Bahnensystem muss im An- und Abflugbereich 2- bis 3mal höhengestaffelt werden (Abflug unter der Anfluggrundlinie oder den Anfluggrundlinien hindurch; Abflug unter einem anderen kreuzenden Abflug hindurch).

Die zu Grunde gelegten Steigwinkel sind schon bei einer einfachen Kreuzung (Abflug unter Anfluggrundlinie hindurch) nicht einhaltbar, schon gar nicht, wenn aus vorgenannten Gründen mehrfach höhengestaffelt werden muss.

Durch die 3. Bahn werden die Gegenanflugwege noch weiter vom FH weg verlegt.

Zusätzlich sollen jetzt scheinbar auch die Anflüge aus der Landerichtung erst in ein flughafennahes Warteverfahren (doppelter Fleischerhaken) eingefädelt werden, wie den Skizzen 1-2, 2-2 oder 3-2 des Anhangs zu SAL Teil A entnommen werden kann (oberste graue Linie). Die abfliegenden Flugzeuge müssen

von daher noch länger tief bleiben.

Mit der angenommenen Lärmsituation wird somit die tatsächliche Lärmsituation gewaltig unterschätzt. In der Realität werden wesentlich größere Flächen belärmt und größere Flächen intensiver verläärmt, als dargestellt. Dabei gilt es besonders, auch den Lärm der Anflüge mit einzubeziehen – was bisher wohl vernachlässigt worden ist.

Die neuen Unterlagen klären auch den Widerspruch zwischen der DFS und dem Gutachter nicht auf:

Nach Aussagen der DFS (s.a. FLK-Sitzung am 30.11.2009; Besprechung mit der DFS) behindern die Gegenanflüge (im sog. „Fleischerhaken“) den Steigflug. Eine Verlagerung weiter weg vom Flughafen als zum gegenwärtigen Stand führe zu einer längeren Verweildauer der kreuzenden Abflüge in geringeren Flughöhen. Bei einer dritten Bahn müssen die Gegenanflüge zwangsweise um mindestens den Abstand jetzige Nordbahn zur 3. Bahn nach Norden verlagert werden.

### **Datenbasis - Datenerfassungssysteme**

Nachdem auch dieses Mal die DES nicht veröffentlicht worden sind, bleibt weiterhin unklar, welche An- und Abflugwege und welche Verteilung der Bewegungen auf diese Wege und Bahnen, welche Flughöhen, Steigwinkel, Höhenstaffelungen, Startanrollpunkte, ..., Flugzeuggrößen, Passagier- oder Frachtflugzeuge zu Grunde gelegt werden.

Es bleibt weiterhin unklar, wer und wer in welcher Weise von den Auswirkungen des Flugbetriebs belastet sein wird.

Soweit behauptet wird, die Datenerfassungssysteme der 3 Szenarien seien von der DFS validiert worden im Hinblick auf Flugverfahren und Flugstrecken, kann das nach der gemachten Erfahrung nur heißen, dass die DFS festgestellt hat, man könne unter anderem und möglicherweise auch so fliegen.

Die DFS teilt dagegen noch immer gegenüber der Fluglärmkommission mit, dass sie keine Planungen für den Flugbetrieb mit 3 Bahnen habe und demzufolge auch noch nichts dazu sagen könne.

Außerdem ist fraglich, ob die DFS für diese Fragen überhaupt noch zuständig ist und ob diese Institution als neutral angesehen werden kann.

Es wird dringend ersucht, hinsichtlich der zu Grunde gelegten Flugwege und Flugverfahren, ..., das neu zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die zu beteiligenden UBA und BMJ einzubeziehen.

Nach Auskunft der FMG enthält das Datenerfassungssystem detaillierte Prognosedaten über den zukünftigen Flugbetrieb des jeweiligen Flugplatzes und genaue Angaben über den Verlauf der einzelnen Flugstrecken in der Umgebung des Flugplatzes.

- Flugplatzdaten (Lage Start-/Landebahnen),
- Flugbewegungsangaben differenziert nach Tag/ Nacht und Luftfahrzeuggruppen gemäß AzB,
- Flugstreckenbeschreibung (An-/ Abflüge, Rollwege, Platzrunden; Korridorbreiten).

Nach Auskunft der FMG wurden ihr von der DFS übergeben:

- Allgemeine Angaben für die IFR-An- und Abflugrouten,
- Darstellung der Instrumentenflugstrecken (als pdf-Datei mit Angaben von Radien, Flugstreckenlängen; Koordinaten),
- Flugverlaufstrecken (FANOMOS-Daten als Textdatei),
- Angaben für die VFR-An- und Abflugstrecken sowie Helikopterstrecken,
- Verordnungen zu Festlegung von An- und Abflügen nach Sichtflugregelung etc.

Diese Unterlagen sind mir allesamt nicht zugänglich; ich kann somit meine eventuelle künftige Betroffenheit gar nicht erkennen. Die Unterlagen sind auch nach der Ergänzung nicht ausreichend und nicht geeignet, das geplante Vorhaben so darzustellen, dass alle möglicherweise Betroffenen ihre jeweilige eventuelle Betroffenheit erkennen und Einwendungen erheben können.

### **Verringerte Nachtflugbewegungen auf der 3. Bahn**

Nach der neuen Untersuchung wurde eine verringerte Zahl an Nachtflugbewegungen auf der 3. Bahn berücksichtigt, weil die FMG ihren ursprünglichen Antrag auf Betriebszulassung geändert habe.

Ich kann diese Verringerung nicht erkennen und kann auch nicht sehen, wo und wann die FMG ihren Antrag

auf Betriebszulassung geändert haben soll.

Selbst wenn eine Verringerung beantragt / einberechnet worden sein sollte, wäre diese jederzeit und ganz einfach wieder rückgängig zu machen oder gar in eine Vermehrung umzukehren.

### **Startanrollpunkt**

Nach der neuen Untersuchung sei im DES ein Startanrollpunkt definiert. Der Start erfolge bei BR 08 (Ost) i.d.R. vom westlichen Bahnende, bei BR 26 (West) i.d.R. vom östlichen Bahnende aus, da auf diese Weise die vollständige Bahnlänge für den Startvorgang nutzbar sei.

Die DFS teilt davon abweichend mit, dass praktisch ausschließlich Intersektionsstarts stattfinden. Man könne schon aus Gründen der Startreihenfolge und der Flüssigkeit nicht auf Intersektionsstarts verzichten.

Somit gehen aus den DES unzutreffende Annahmen über den Startanrollpunkt in die Verfahren ein.

Würde tatsächlich am Startbahnhof gestartet, wäre die tatsächlich Lärmbelastung in der Umgebung wesentlich geringer, weil der Hauptlärm noch auf dem Betriebsgelände bliebe. Die Berechnungen nach DES gehen zu unrecht vom Startanrollpunkt am Startbahnhof (i.d.R.) aus.

Daneben wurde bei der Erörterung immer wieder auf das sog. „Flexing“ hingewiesen – also auf das 'flachere' und länger gestreckte Starten mit verringerter Triebwerksleistung, welches durchgeführt werde, um Triebwerke zu schonen und um weniger Lärm zu verursachen. Dieses Verfahren ginge ja nur, wenn vom Startbahnhof gestartet würde.

### **3-Sigma-Regelung**

Die neue Untersuchung sagt zwar, dass gemäß der 1. FlugLSV zur Berechnung des 3-Sigma-Zuschlags bei fehlenden Vergleichsmöglichkeiten nach der örtlichen **Windrichtungsverteilung** abgeschätzt werden müsse, sie nimmt aber dann die Abschätzung dennoch nach der 10-Jahres-Statistik der Betriebsrichtungsverteilung vor.

Da die Varianz der Windrichtungsverteilung wesentlich größer ist als die Varianz der Betriebsrichtungsverteilung würde der 3-Sigma-Zuschlag größer ausfallen, wenn tatsächlich die Windrichtungsverteilung zur Abschätzung hergenommen wird.

### **Formeln**

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass die nach der Untersuchung (S. 32) verwendete Formel für den äquivalenten Dauerschallpegel von der Formel nach dem FluLärmG abweicht.

Nach dem FluLärmG wird auch der 3-Sigma-Zuschlag bei den *Bewegungen* zugeschlagen (nach dem Gutachten wird der ermittelte unkorrigierte *Dauerschallpegel* um den 3-Sigma-Zuschlag erhöht).

### **Nur minimaler Flugbetrieb geprüft**

Nachdem auch bei der neuen Untersuchung im Hinblick auf den Fluglärm nur auf den Flugbetrieb abgestellt wird, der das angestrebte Mindest-Ziel gerade so erreicht (Koordinationseckwert von mindestens 120 Bewegungen/Stunde), ist auch dieses Gutachten unbrauchbar.

Eine Planfeststellung kann nur dann rechtmäßig sein, wenn die Auswirkungen des Flugbetriebs nach Art, Umfang, Wege, Höhen, Flugzeugmix, ...) geprüft und in der Abwägung berücksichtigt worden sind, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt werden würde und die von den Betroffenen hinzunehmen wären – also mit dem Maximal-Betrieb. Das gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Nutzung der Zeiten außerhalb der 'Umsteigerknoten' für Frachtflüge oder die nicht ausgeschlossene Umnutzung des Flughafens zum Frachtflughafen – da müssen ganz andere Abflughöhen und wesentlich mehr Lärm berücksichtigt werden !.

Es muss verbindlich dargestellt sein, wer vom Fluglärm in welcher Weise betroffen sein könnte. Wenn keine Bahnbelegung, Flugwege, Mindestflughöhen, Flugzeugmix, ..., festgelegt werden können, müssen alle Wege, Höhen, Belegungen etc. eingestellt werden, die nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Hierzu verweise ich auf das Schreiben der Regierung von Oberbayern Nr. 315 F-98/0-47 vom 26.1.1996 an die Landesadvokatur:

... der FH wurde mit Erlass des Planfeststellungsbeschluss ohne eine aktive Schutzmaßnahme zugelassen ..

„Das erlaubt einen uneingeschränkten Flugbetrieb bis zur vollen Auslastung der Maximalkapazität des

Zweibahnsystems (Maximalbetrieb). Das impliziert eine beliebig hohe Zahl von Flugbewegungen (maximale Belegung) auf der von der Deutschen Flugsicherung festgelegten Abflugroute ohne Rücksicht auf die Fluglärmwirkungen (hier einmal abgesehen von der Ausnahme, dass das von der 62 dB(A)-Grenzlinie vorgegebene Lärmkontingent nicht überschritten werden darf).

Der Kläger hat gegenüber der Lärmerhöhung weder einen Abwehr- noch einen Unterlassungsanspruch, kann also nicht die Anordnung einer Betriebseinschränkung verlangen ... . Vielmehr muss der Kläger jeden Flugbetrieb dulden und hat nur einen Anspruch auf passiven Schallschutz, nämlich auf Schallschutzvorkehrungen am Gebäude gemäß ...“

**Ich verlange daher hiermit wiederholt und mit Nachdruck, dass alle Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf den Betrieb abzustellen sind, der mit einer eventuellen Planfeststellung zugelassen werden würde !**

### **Lärmwirkungen in der Abwägung**

Auch die neue Untersuchung stellt die Lärmwirkungen nur aus der Sicht des FluLärmG und seiner zugehörigen Regelungen dar. Das reicht aber für die Abwägung nicht aus:

Das FluLärmG dient allein dem Zweck (s. § 1), bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz sicher zu stellen. Die Vorgaben und Berechnungsvorschriften gelten ausschließlich und ausdrücklich nur für die Festlegung von Lärmschutzbereichen – nicht für die Planfeststellung.

Es heißt nirgends, dass im PFV die Lärmschutzbereiche nach dem FluLärmG festzulegen wären und dass nur diese Betroffenheiten zu Grunde zu legen seien. Dass die Vorgaben des FluLärmG nicht anzuwenden sind, ergibt sich schon aus § 2 Abs. 3 der 1. FlugLSV, wonach die zuständige Behörde einen kürzeren oder anderen Erfassungszeitraum vorgeben könne. Die hierfür zuständige Behörde ist nicht die Planfeststellungsbehörde ... .

Es geht nicht darum, Lärmschutzbereiche festzulegen. Es geht darum, festzustellen / festzulegen, wo welche Lärmbelastung auftreten kann / zulässig sein soll und es geht auch um den Versuch, vermeidbaren Lärm zu vermeiden. Der Untersuchung könnte man entnehmen, es gilt allein die Vorherrschaft des FluLärmG, dem sich alles unterzuordnen habe.

Das Planfeststellungsverfahren und besonders die Beteiligung der Betroffenen wäre eine reine Schau-Veranstaltung, wenn es nicht um mehr ginge als um die Festlegung der Lärmschutzbereiche – die ja dann jederzeit wieder geändert werden können.

### **62 dB(A)-Grenzlinie ...**

Die Kapazität des Flughafens München -- in der Gestalt des maximal möglichen Betriebs mit 4 Bahnen – wurde auf Vorschlag des Umweltministeriums und einvernehmlich mit der FMG in der Genehmigung durch die Vorgabe eines Lärmkontingents für alle Zeit beschränkt: an der im Gutachten Meyer (1971) ausgewiesenen 65 dB(A)-Grenzlinie darf der Lärm an keinem einzelnen Tag und an keinem Ort den Wert von 62 dB(A) überschreiten.

Den Vorgaben entsprechend müsste diese Begrenzung inzwischen schon längst auf 55 dB(A) angepasst worden sein. Es war das erklärte Ziel, dass das durch leisere Flugzeuge eingesparte Lärm-Volumen wenigstens auch zum Teil der Bevölkerung im FH-Umland zu Gute kommt.

### **Ich beantrage erneut ein neues Gutachten,**

1. in dem ein Verbot von Intersektionsstarts zur Verbesserung der Lärmsituation für das Umland geprüft wird;
2. in dem ein Steilstartverfahren zur Verbesserung der Lärmsituation für das Umland geprüft wird (ungehindertes und ungebrochenes Steigen nach dem Start bis auf nicht mehr lärmrelevante Höhen, bei dem der Steigflug nicht wegen des Unterfliegens der Gegenanfluglinien unterbrochen wird und erst dann Abbiegen auf die einzelnen Abflugwege erfolgt);
3. welches die Fluglärmwirkungen darstellt, die von dem Flugbetrieb (Art, Umfang, Wege, Höhen) ausgehen, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt werden würde und von den Betroffenen hinzunehmen wäre – also mit dem Maximal-Betrieb – auch hinsichtlich einer stärkeren oder gar überwiegenden Nutzung als Frachtflughafen, und bei dem verbindlich dargestellt wird, wer vom Fluglärm in welcher Weise betroffen sein könnte. Wenn keine Bahnbelegung, Flugwege, Mindestflughöhen, ..., festgelegt werden können, müssen alle

Wege, Höhen, Belegungen etc. eingestellt werden, die nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Daneben muss auch am Tage auf Maximalpegelhäufigkeiten abgestellt werden; der Mensch braucht zwischendurch Ruhe;

4. welches hinsichtlich der zu Grunde gelegten Flugwege und Flugverfahren, ..., mit dem neu zuständigen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, dem UBA und dem BMJ abgestimmt ist und als verbindliche Planung mit eingeht,
5. welches darstellt, ob die Kapazitätsbegrenzung durch die 62 dB(A)-Grenzlinie eingehalten wird – und zwar auch dann, wenn der Wert 62 dB(A) auf 55 dB(A) (ggf. auch nur auf 58 dB(A)) abgesenkt wird.

### **Ich beantrage eine weitere mündliche Erörterung**

Die Vorlage einer neuen Lärm-Untersuchung anstelle einer Neuberechnung der im Antrag zu Grunde gelegten Eingangsdaten nach den neuen Berechnungsvorschriften führt zur Verwirrung und lässt vieles unklar.

Es bedarf daher dringend einer neuen mündlichen Erörterung.

## **3. Zur Vertiefung der Lufthygienischen Untersuchung Teil A:**

### **Nur minimaler Flugbetrieb geprüft**

Es wurde erneut nur ein Flugbetrieb **im Minimalumfang** zu Grunde gelegt:

Nachdem auch bei der neuen Untersuchung im Hinblick auf die Luftschadstoffe nur auf den Flugbetrieb abgestellt wird, der das angestrebte Mindest-Ziel gerade so erreicht (Koordinationseckwert von mindestens 120 Bewegungen/Stunde), ist auch dieses Gutachten unbrauchbar.

Es muss auch hier auf die Luftschadstoffmengen und -wirkungen abgestellt werden, die von dem Flugbetrieb (Art, Umfang, Wege, Höhen) ausgehen, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt werden würde und die von den Betroffenen hinzunehmen wären – also mit dem Maximal-Betrieb – einschließlich einer etwaigen ganzen oder teilweisen oder zeitweisen Umnutzung des Flughafens zum Frachtflughafen.

Auch hier muss verbindlich dargestellt sein, wer von den Flug-Luftschadstoffen in welcher Weise betroffen sein könnte.

Wenn keine Bahnbelegung, Flugwege, Mindestflughöhen, ..., festgelegt werden können, müssen alle Wege, Höhen, Belegungen etc. eingestellt werden, die nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

### **Flüchtige organische Verbindungen (NMVOC):**

Es verwundert sehr, warum die vertiefende Untersuchung nicht näher auf die leicht flüchtigen organischen Verbindungen, den Luftschadstoff NMVOC, eingeht und dessen Wirkungen weiterhin lediglich als Geruchsbelästigung abtut („Kerosingeruch“).

Die leicht flüchtigen organischen Verbindungen (NMVOC) – und auch die Stickoxide – sind für die Atemwege besonders gefährlich (können die Gesundheit des Menschen direkt schädigen, bilden zusammen mit dem ohnehin stark vorhandenen NO<sub>x</sub> das bodennahe und gesundheitsschädigende Ozon, wirken blut- und nervenschädigend, verursachen asthmatische Erkrankungen, ... u.v.a.m) und sind zweifelsohne mitverantwortlich für die zunehmenden Erkrankungen der Bevölkerung um den Flughafen.

Die vertiefende Untersuchung spricht zwar den „deutlichen Unterschied“ in den dargestellten Schadstoffmengen an NO<sub>x</sub> und HC an, der zwischen der Darstellung im Emissionskataster 2004 gegenüber „den Ansätzen im Modell“ festzustellen sei, versucht aber gar nicht, diesen weiter aufzuklären: **„Ohne weitere Information zum Ermittlungsverfahren im Emissionskataster kann dieser Unterschied nicht endgültig geklärt werden. Für das Ergebnis der folgenden Betrachtung ist diese jedoch unerheblich.“** Nachdem es sich beim Emissionskataster um ein amtliches Werk handelt, wäre sehr einfach gewesen, die Unstimmigkeiten zu klären. Die Unterschiede als unerheblich abzutun oder unerklärt weiter bestehen zu lassen halte ich für verantwortungslos.

Ich bitte die Regierung von Oberbayern ebenso herzlich wie nachdrücklich, hier auf eine Klärung der Dinge hinzuwirken. Die Differenzen sind nämlich ganz erheblich:

Die vertiefende Untersuchung kommt 'aus den Modellbetrachtungen' zu folgenden emittierten Mengen an den Vorläufersubstanzen NO<sub>x</sub> und HC (in t/a):



t/a	NOx Flugverkehr	NOx FH- Betrieb	NOx Straße	NOx <b>Ge- samt</b>	HC Flug- verkehr	HC FH- Betrieb	HC Straße	HC <b>Ge- samt</b>
Referenzjahr 2004	1.600	130	250	<b>1.980</b>	290	210	30	<b>530</b>
Prognosenufall	2.700	190	250	<b>3.140</b>	330	300	30	<b>660</b>
Planungsfall	3.800	250	250	<b>4.300</b>	440	310	30	<b>780</b>

Das LfU teilt dagegen mit, dass alleine durch den Flugverkehr am FH München – ohne Reiseflug - und ohne Enteisung in 2004 **3.246 t NMVOC** angefallen sind. Die in der Untersuchung genannten **530 t** ('HC') weichen davon doch erheblich ab.

Die Behauptung, dass sich aus dem Flugverkehr im Planungsfall nur ein Anteil von ca. 15 % der NOx- und 1 % der Kohlenwasserstoffemissionen ergeben soll, kann nicht nachvollzogen werden.

Hier soll scheinbar von einem wirklich großen Problem abgelenkt werden.

Die vertiefende Untersuchung klärt auch die im Rahmen der Flugzeugenteisung anfallenden und in sehr unterschiedlichen Mengen angegebenen Luftschadstoffe nicht auf:

Während im Gutachten für die **Flugzeugenteisung 2,292 t/a** Kohlenwasserstoffe „2-Komma-2“ (Tab. 22 S. 69) angegeben sind, werden im Emissionskataster Bayern 2004 **1.260 t** „Eintausendzweihundert...“ NMVOC/a angegeben (allerdings für Gesamtbayern).

Bei der Vertiefung der Luftschadstoffbelastung wurde auch wiederum die Frage der Turbinen-Verlust-Schmierung nicht berücksichtigt (u.U. auch PCB).

Bedauerlicherweise liegt das schon in der luftrechtlichen Genehmigung von 1974 (Auflage A.II.12) geforderte **medizinische Gutachten** zur Beurteilung der Abgasbelastung der in Flughafennähe wohnenden Bevölkerung noch immer nicht vor; es hatte insbesondere auf die Menge der inkorporierten Schadstoffe einzugehen.

Dem Anschein nach wird die Vorlage dieses Gutachtens ganz bewusst nicht eingefordert – was angesichts der neuere Forschungsergebnisse (u.a. sog. „Greiser-Studie“) aus der Sicht der Flughafenseite verständlich werden könnte.

### **Wirkungen außerhalb des Untersuchungsgebiets**

Die vertiefende Untersuchung geht erneut (Nr. 2.4 auf Seite 18) zu Unrecht davon aus, dass das Vorhaben außerhalb des Untersuchungsgebietes zu keiner relevanten Erhöhung der Schadstoffimmissions-Situation führe. Bei der Abhandlung des Ozons (Nr. 6.3 auf Seite 71) weist die Untersuchung nämlich selbst und besonders darauf hin, dass die Höchstbelastungen nicht in unmittelbarer Nähe der Quellen von NOx und VOC auftreten – also in entfernteren Gebieten.

„Infolge seiner Langlebigkeit in der Atmosphäre kann Ozon über weite Strecken transportiert werden. Auch weit entfernte Quellen von NOx **und VOC** tragen so zu einem beträchtlichen Teil zur lokalen Ozonbelastung bei.“

Im Rahmen der Umweltprüfung muss somit auch geprüft werden, welche Folgen die 'Verwehung' auch für andere Gebiete und das Klima haben kann.

Nach einem Zeitungsbericht sind im Alpenraum an einigen Stellen ganz massive Stickstoffmengen im Hang- und Grundwasser festzustellen – obwohl sich oberhalb keinerlei Vegetation findet oder Bewirtschaftung betrieben wird.

Diese für unser Trinkwasser und für die Ökologie schlimmen Funde sind Folge der Verwehungen der Schadstoffe vom Flughafen München. Stickoxide tragen zur Versauerung und Überdüngung (Eutrophierung) von Böden und Gewässern bei.

### **Zum Feinstaub PM-2,5**

Hier nehme ich mit Erschrecken zur Kenntnis, dass die PM-10-Fraktion zu etwa 80 % aus PM-2,5 besteht. Damit muss der fast der gesamte Feinstaub einer Größenfraktion zugeordnet werden, die besonders

'lungengängig' ist und die ganz besonders krebserregende Stoffe anlagert, die zugleich in Mischung im Flugzeug-Abgas vorliegen.

Nach Nr. 4.1.1 (S. 28) lässt sich die Hintergrundbelastung nicht direkt ermitteln oder messtechnisch feststellen. Sie wird dann einfach mit einer bestimmten Größe angesetzt, die aber ihrerseits dann belegt werden könne u.a. durch Messungen in anderen Regionen/Bundesländern.

Warum kann man die Hintergrundbelastung nur in anderen Regionen/Bundesländern messen?

Die PM-2,5-Hintergrundbelastung wird mit etwa  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt (S. 67). Mir erscheint es nicht einleuchtend, wenn man als Hintergrundwert für den Flughafen München einen Wert ansetzt, der an der Station München-Lothstraße gemessen wird.

Ich halte es auch für unzulässig, den Feinstaub PM-2,5 einfach über einen Anteils-Faktor mit dem PM-10 gleichzusetzen. Zwischen beiden bestehen erhebliche Unterschiede in den Emissionsorten (PM-2,5 besonderes bei der Kerosin-Verbrennung), im Verhalten und in der Wirkung.

Ich halte den Weg der Feststellung der Gesamtbelastung (ca.  $16 \mu\text{g PM-2,5} / \text{m}^3$ ) für unzulässig und das Ergebnis für falsch und ich bezweifle daher, dass der ab 2015 geltende Grenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  tatsächlich eingehalten werden kann – insbesondere auch dann, wenn der Flugbetrieb nach Art und Umfang zu Grunde gelegt wird, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt werden würde.

Die vertiefende Untersuchung stellt fest (S. 82),

- dass es im Planungsfall zu Überschreitungen des PM-10-Tagesmittelwerts kommen kann, und
- dass sich zusätzliche Überschreitungen des NOx-Stundenmittelwerts ergeben können.

Und dass, obwohl den Untersuchungen nur ein Minimal-Flugbetrieb (Koordinationseckwert von mindestens 120 Bewegungen/Stunde) und nicht der eventuell planfestgestellte Maximalbetrieb zu Grunde gelegt ist.

### **Schadstoff Kohlendioxid**

Die vertiefende Untersuchung geht leider in keiner Weise auf den für den Klimawandel und die weltweite Klima-Verschlimmerung hauptsächlich verantwortlichen Schadstoff Kohlendioxid ein.

Es ist zwar für unsere Zeit typisch, hierzu ganz einfach auf die Kosten nach Tarif zu verweisen (hier: Emissionshandel) und diese dann in die Kalkulation mit einzubeziehen (hier: in der LVP).

Das reicht aber bei Weitem nicht aus – insbesondere deshalb, weil der Flugverkehr das CO<sub>2</sub> überwiegend nicht am Boden sondern in größeren Höhen emittiert. Wo es direkt zur Wirkung kommt (Wärmestrahlen-Reflexion) und wo es nicht von Pflanzen oder vom Meer aufgenommen wird und so über eine lange Zeit verbleibt.

Eine verantwortungsbewusste Politik wird nicht umhinkommen, den Flugverkehr von daher einzuschränken.

### **Ich beantrage erneut ein neues Gutachten,**

1. welches die Luftschadstoffbelastung und anderweitige Luftverschmutzung (Ölfilme, ...) darstellt, die von dem Flugbetrieb (Art, Umfang, Wege, Höhen, ...) ausgehen, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt werden würde und von den Betroffenen hinzunehmen wäre – also mit dem Maximal-Betrieb – und bei dem verbindlich dargestellt wird, wer von den Luftschadstoffen und der anderweitigen Luftverschmutzung in welcher Weise betroffen sein könnte.  
Wenn keine Bahnbelegung, Flugwege, Mindestflughöhen, ..., festgelegt werden können, müssen alle Wege, Höhen, Belegungen etc. eingestellt werden, die nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können;
2. welches den Unterschied zwischen den nach dem Landesamt für Umwelt anfallenden Mengen an NOx und NMVOC und den nach dem FMG-Gutachten anfallenden Mengen aufklärt und nicht im Dunkeln lässt (Gutachten: „Ohne weitere Information zum Ermittlungsverfahren im Emissionskataster kann dieser Unterschied nicht endgültig geklärt werden. Für das Ergebnis der folgenden Betrachtung ist diese jedoch unerheblich.“).  
Dabei sind die im Rahmen der Enteisierung anfallenden erheblichen Mengen an NMVOC mit einzubeziehen;
3. welches die anfallenden Mengen an NMVOC nicht mehr einfach als Geruchsbelästigung abtut sondern wirklich als Schadstoff mit all seinen Wirkungsmechanismen berücksichtigt;
4. welches den Verbleib und die Wirkungen der vom Flughafen weggeführten Luftschadstoffen (insbesondere Ozon) untersucht – so z.B. auch die Verfrachtung von enormen Mengen an Stickstoff

(NO<sub>x</sub>, Ozon) z.B. in ansonsten stickstofffreie und ungedüngte Berg-Regionen, die das dort gewonnenen Trinkwasser ungenießbar machen und die Vegetation dort schädigen;

5. welches auf die Feinstaub-PM<sub>2,5</sub>-Problematik näher eingeht und wissenschaftlich fundiert ist;
6. welches die Belastung mit Luftschadstoffen am Flughafen München darstellt für die Zeit, in der wegen der Vulkan-Asche der Flugbetrieb eingestellt war (als Hintergrundbelastung?).

**Ich beantrage desweiteren** erneut die Vorlage des nach der luftrechtlichen Genehmigung 1974 (Auflage A.II.12) geforderten **medizinischen Gutachtens** zur Beurteilung der Abgasbelastung der in Flughafennähe wohnenden Bevölkerung, das insbesondere auf die Menge der inkorporierten Schadstoffe einzugehen hatte. Diesem Gutachten kann dann entnommen werden, welche Belastungen der bisherige Flugbetrieb schon mit sich bringt. Hier liegt eine Beweislast der Unternehmerin vor.

#### **4. Zur Umweltverträglichkeitsstudie (Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter)**

##### **Die UVS entspricht nicht den Anforderungen**

Auch in diesen ergänzenden Unterlagen wird nur wiederholt, was bereits schon in anderen Gutachten beschönigend dargestellt worden ist.

Die vorliegende UVS und auch die Ergänzung entspricht den Anforderungen an eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht.

Nach diesen wären *die **unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen** eines Vorhabens auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, ..Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter ..sowie die **Wechselwirkung** zwischen den vorgenannten Schutzgütern zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Das Ergebnis wäre zu berücksichtigen.*

Statt dessen wurde erneut nur ein *beabsichtigter / geplanter* Flugbetrieb **im Minimalumfang** zu Grunde gelegt, der nur einen kleinen Teil der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens 3. Bahn ausmacht.

Statt dessen wird die Fluglärmbelastung wiederum nach den im FluLärmG festgesetzten Beurteilungswerten quantifiziert. Wenn auch im Rahmen der UVP auf die Vorgaben des FluLärmG abgestellt wird, dann wäre eine UVP dazu überflüssig – weil ja bereits nach dem FluLärmG geprüft.

Die Behauptung auf Seite 2-11: „Zur Ermittlung und Bewertung der fluglärmbedingten Auswirkungen auf die maßgeblichen Schutzgüter ..., hat **die UVS eigene Bewertungsverfahren und Maßstäbe** in Anlehnung an die rechtlichen Vorgaben und den wissenschaftlichen Stand der Lärmwirkungsforschung entwickelt, um die wesentlichen Unterschiede und Konfliktschwerpunkte der vorhabenbedingt an den Immissionsorten zu erwartenden Lärmbelastungen deutlich zu machen.“ ist aus meiner Sicht nur eine bloße Behauptung. Wo sollten hier eigene Bewertungsverfahren und Maßstäbe entwickelt worden und erkennbar sein?

Die auf Seite 2-19 dargestellte und verwendete Schwelle: „Als Schwelle, oberhalb welcher der Gesamtlärm hinsichtlich möglicher kritischer Gesamtlärmbelastungen näher zu betrachten ist, werden die Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts herangezogen.“ ist viel zu hoch angesetzt.

##### **Datenbasis**

Auf Seite 2-20 heißt es bei den Luftschadstoffen: „**Die Datenbasis wurde unverändert aus der Untersuchung 2007 übernommen.**“

Damit bezieht sich die UVS auf verschiedene Grundlagen (u.a. im Hinblick auf das Referenzjahr): Lärm – aktualisierte Annahmen; Luftschadstoffe – Stand Untersuchung 2007.

##### **Antrag:**

Ich beantrage ein neues Gutachten, welches tatsächlich die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens (Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn) auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, ... Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter ... sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern ermittelt, beschreibt und bewertet. Im Rahmen dieses Gutachtens sind die neueren Ergebnisse der sog. Greiser-Studie mit zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Auswirkungen ist dabei auf den Flugbetrieb abzustellen, der mit einer eventuellen

Planfeststellung genehmigt würde (maximale Kapazität, Flugwege, Belegung der Bahnen und Routen, Flugzeugmix, Steigwinkel, Startanrollpunkte, ...).

## **5. Zum Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München**

Die Untersuchung zeigt, dass sich die Immobilienpreise vor allem in solchen Ortsteilen wegen der 3. Bahn verringern werden, die in größerer Entfernung zum Flughafen und in relativer Nähe zu den Flugrouten liegen.

Nachdem sich die Gutachten zu den Lärm- und Luftschadstoff-Wirkungen der 3. Bahn nur auf den von der FMG unverbindlich geplanten Minimal-Flugbetrieb beschränken, gilt auch hier:

Die tatsächlichen Auswirkungen (Preisrückgang/Wertverlust) zeigen sich erst dann, wenn bekannt ist, wo und wie geflogen wird.

Es ist zumindest fahrlässig, nur die Auswirkungen eines Minimalbetriebs und diesen wiederum nur auf unverbindlich angenommenen Wegen und Verfahren zu Grunde zu legen.

Ich fordere daher auch hier, dass hinsichtlich der Auswirkungen auf **den** Flugbetrieb abzustellen ist, der mit einer eventuellen Planfeststellung genehmigt würde (maximale Kapazität, Flugwege, Belegung der Bahnen und Routen, Flugzeugmix, Steigwinkel, Startanrollpunkte, ...).

Das Gutachten ist für mich schwer nachzuvollziehen und würde ggf. durch direkte Nachfragen beim Gutachter etwas klarer – ich beantrage auch deshalb eine erneute Erörterung.

Mir ist insbesondere unklar, mit welchen vom Fluglärm unbelasteten Orten/Ortslagen die vom Fluglärm definiert beeinflussten Ortsteile (u.a. in Kranzberg W und Ost) verglichen worden sind.

Bei den unter Nr. 4.1 auf S. 21 aufgeführten Ortsteilen kann es sich m.E. nur um belastete Ortsteile handeln – ich vermisse die Aufstellung der Ortsteile, die als unbelastet mit verglichen worden sind.

Ich vermute, dass die in den unbelasteten Ortsteilen erzielten Preise wesentlich geringer lagen, als ohne die drohende 3. Bahn, ohne die ungewiss überall drohenden Flugwege und ohne den überall in der Flughafenregion drohenden totalen Verkehrsinfarkt hätten dort erzielt werden können.

Das kann aber erst beurteilt werden, wenn bekannt ist, mit welchen – unbelasteten – Ortsteilen verglichen wurde.

In jedem Falle bestreite ich, dass in Kranzberg - und auch da nur in Ost und West – nur ein Wertverlust von maximal 5 % auftreten werde. Für mein Haus und Grundstück mache ich einen Wertverlust von 15 % geltend.

Die auf Seite 20 dargestellte Tatsache, dass die faktischen Kaufpreise in flughafennahen Ortsteilen deutlich höher sind als in gleichartigen flughafenferneren Ortsteilen, kann nicht als Wirkung des Flughafens dargestellt werden. Diese Ortsteile liegen zugleich näher an der Stadt und sind schon von daher teurer!

## **6. Abschließend**

Mit der Ausweitung der 3. Bahn wird unter Umständen die Errichtung einer Windkraftanlage zur Stromgewinnung auf der Höhe zwischen Gremertshausen und Schaidenhausen gefährdet oder unmöglich gemacht.

Dieser Standort ist hervorragend für die Stromgewinnung aus Wind geeignet, weil der Wind dort kräftig weht – und zwar bei allen Windrichtungen.

Ich schließe mich auch den Einwendungen des Bundes Naturschutz, der Schutzgemeinschaft Freising-Erding und der Gemeinde Kranzberg an und mache auch diese zum Gegenstand meiner Einwendungen und Anträge.

Mit freundlichen Grüßen