

Theo Dittmann

85402 Kranzberg, den 28.03.2009
Hohenbachernstraße 1
Tel: 08166/5340
Nr.: Einw-Theo-Präz-18.doc

Theo Dittmann, Hohenbachernstr. 1 85402 Kranzberg

Regierung von Oberbayern
Planfeststellungsbehörde
Maximilianstraße 39

80538 München

Planfeststellungsverfahren „3. Start- und Landebahn Flughafen München“
Zum Antrag der Flughafen München GmbH, Postfach 23 17 55, 85326 München
vom 24.08.2007
Präzisierung meiner Einwendungen vom 7.12.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich erhalte alle meine bisherigen Einwendungen und alle mündlich und schriftlich gestellten Anträge aufrecht – einschließlich aller Bezugnahmen – und präzisiere hiermit meine o.g. Einwendungen.

Ich weise nochmals darauf hin, dass meine Einwendungen in der Argumentesammlung der FMG und in den weiteren Stellungnahmen der FMG nicht in allen Fällen und auch nicht in allen Fällen vollständig wiedergegeben sind.

Ich weise nochmals darauf hin, dass es sich bei den Zusagen für Kranzberg, die im damaligen Erörterungsverfahren von der Planfeststellungsbehörde und von der Antragstellerin gegeben worden sind, um verbindliche Einigungen handelt (s. Anlage 1).

Ich bitte darum, die Mitwirkungsmöglichkeit der Fluglärmkommission – soweit im Verfahren auf diese Bezug genommen werden sollte – realistisch zu sehen, nämlich als praktisch in keiner Weise tatsächlich und wirksam gegeben.

Ich bitte darum, bei der Abwägung insbesondere den Satz zu berücksichtigen: „Beschränkungen, die sich in ihrer Härte für die internationalen Flugverbindungen mit zunehmender Auslastung des Flughafens noch verstärken werden, müssen in der dichtbesiedelten Bundesrepublik, die für ihre Bürger ein international sehr hohes Maß an Immissions- und Lärmschutz gewährt, hingenommen werden.“ (31. ÄPFB vom 07.08.1991, S. 9).

Ich bitte zu berücksichtigen, dass der Vorbehalt weiterer Auflagen und Beschränkungen in der luftrechtlichen Genehmigung damit begründet wurde, dass das Interesse der Antragstellerin an einem unveränderten Umfang der erteilten Genehmigung gegenüber dem öffentlichen Interesse an einem Schutz der Allgemeinheit vor etwaigen nachteiligen Auswirkungen des Flughafens zurücktreten muss (G. 139).

Ich bitte darum, bei der Abwägung das Interesse der Umlandbevölkerung, unter dem Flughafen noch einigermaßen leben zu können, höher zu bewerten als das Interesse, eine Flugreise stunden- oder taggenau durchführen zu können oder als das Interesse der FMG an attraktiven Strecken.

Ich bitte zu berücksichtigen, dass den Planunterlagen nicht entnommen werden kann, wer und wer in welcher Weise von den Auswirkungen des beantragten Vorhaben betroffen sein könnte / betroffen sein wird.

1.	Nach dem Gesellschaftsvertrag der Antragstellerin dient die Beteiligung der Gesellschafter an der FMG dem Zweck, die Deckung der Verkehrsbedürfnisse im Raum München zu gewährleisten und damit der Erfüllung öffentlich-rechtlicher Aufgaben der Gesellschafter (G. 239).
----	--

2.	<p>Der Flughafen München war nur für eine bestimmte Maximalkapazität vorgesehen (technische Maximalkapazität mit 4 Bahnen = $2 \times 40 + 2 \times 20 = 120$ Bew./h; praktische Maximalkapazität = 80 Bew./h). Diese ist inzwischen schon längst erreicht und überschritten.</p> <p>Der Flughafen München erweist sich von daher auch nicht als Zwangspunkt für eine eventuell benötigte weitere Flughafenkapazität (landesplanerische Beurteilung).</p> <p>Wenn weitere Kapazität erforderlich sein sollte, muss diese außerhalb des FH Freising/Erding gesucht bzw. geschaffen werden.</p> <p>Eine Änderung zur Erweiterung der Kapazität darüberhinaus und zur Umwidmung als Umsteigerflughafen ist daher unzulässig.</p> <p>Die Erweiterung der Kapazität und die Umwidmung zum Umsteigerflughafen stellt ein völlig neues Vorhaben dar und bedarf einer allumfassenden Planung, einer allumfassenden Abwägung und einer allumfassenden landesplanerischen Beurteilung (nicht nur hinsichtlich der Wirkungen einer dritten Bahn).</p>
3.	<p>Die FMG ist nicht verpflichtet – insbesondere auch nicht nach dem LEP – und kann auch nicht verpflichtet werden, den Flughafen auszubauen, eine dritte Start- und Landebahn zu bauen / zu betreiben oder den Flughafen zu einem Drehkreuz (i.S. eines Umsteigerflughafens) von europäischem Rang auszubauen (das können nur Flugverkehrsunternehmen).</p>
4.	<p>Wenn das LEP einen bedarfsgerechten Ausbau fordert, dann stets nur in dem Sinne, als damit der Bedarf aus Bayern / Südbayern gemeint ist - im Sinne der Luftverkehrsanbindung für Südbayern / Bayern. Dieser Bedarf ist bereits mit den vorhandenen Bahnen ausreichend und langfristig gedeckt.</p> <p>Es ist nicht Ziel, den Bedarf von Luftverkehrsgesellschaften zu befriedigen.</p> <p>Das LEP kann den Ausbau zu einem Drehkreuz i.S. eines Umsteigerflughafens nicht als Ziel vorgeben. Daneben würde ein solches Ziel dem ersten Teilziel widersprechen, weil der Umsteigerverkehr den Originärverkehr verdrängt.</p> <p>Das LEP fordert den Bau einer dritten Bahn nicht.</p>
5.	<p>Das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung widerspricht den Grundsätzen der Raumordnung.</p> <p>Es wurde auch nicht berücksichtigt, dass nach FMG-Auslegung des FluLärmG jederzeit alle Gebiete unbeschränkt überflogen werden dürfen und dann nurmehr ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht.</p> <p>Es können keine ruhigen Wohnbaugebiete mehr vorgesehen werden, weil diese stets unter dem Vorbehalt des Überflugs stehen.</p> <p>Ebenso unberücksichtigt blieb die neuere Erkenntnis aus der geplanten Teilfortschreibung des LEP, wonach die Region 14 ausreichend mit Luftverkehrsanbindungen ausgestattet sei und man so jetzt auf die Erweiterung des Flugbetriebs in Oberpfaffenhofen und anderem verzichten könne und wonach der Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen jetzt Vorrang habe.</p> <p>Unberücksichtigt blieb auch die der landesplanerischen Beurteilung total widersprechende Feststellung, wonach die hiesige Region dicht besiedelt ist und siedlungsstrukturell nur noch begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten hat.</p>
6.	<p>Es gibt kein Grundrecht auf Mobilität – aber ein solches auf körperliche Unversehrtheit und auf Eigentum.</p> <p>Es gibt kein Grundrecht darauf, jederzeit mit einem beliebigen Verkehrsmittel an einen beliebigen Ort der Welt gelangen zu können.</p> <p>Die Nachfrage nach Luftverkehrs-Mobilität aus dem Raum Bayern / Südbayern kann im vollem Umfang mit dem 2-Bahn-System befriedigt werden.</p> <p>Das Argument „Daseinsfürsorge“ kann für die dritte Bahn und für die geplante Steigerung des Umsteigerverkehrs und des Frachtverkehrs nicht eingeführt werden.</p> <p>Daseinsfürsorge muss vielmehr für die Bewohner im Umland des Flughafens betrieben werden (s. u.a. auch Gleichbehandlungsgrundsatz).</p>
7.	<p>a) Es fehlt der Nachweis, wonach die planbare Kapazität des 2-Bahnsystems mit 93 Bew./h schon jetzt oder in naher Zukunft tatsächlich ausgeschöpft ist.</p> <p>Nachdem die beiden Bahnen völlig unabhängig voneinander betrieben werden können, können auf</p>

jeder Bahn Starts bzw. Landungen im Abstand von unter einer Minute erfolgen. Es gibt kein effektiveres System als das 2-Bahn-System.

Falls tatsächlich ein Bedarf für Bayern / Südbayern bestehen sollte, wäre es schon von daher effektiver, den Flughafen Nürnberg – wie im LEP als Ziel verankert – mit einer 2. Bahn auszustatten. Diese 2. Bahn würde wesentlich mehr bringen und wesentlich weniger schwerwiegende Eingriffe erfordern als die 3. Bahn in München.

Gleiches gilt für die Umnutzung von vorhandenen ehemaligen Militärflughäfen, die man jetzt ja auch angeblich nicht mehr benötigt.

- b) Es fehlt der **Nachweis**, wonach der **Koordinationssteileckwert** von derzeit 58 Starts **oder** 58 Landungen / Stunde für das 2-Bahn-System nicht noch weiter gesteigert werden könnte. Nachdem es sich um 2 unabhängige Bahnen handelt, sind vielmehr mindestens 58 Starts und 58 Landungen je Stunde gleichzeitig nebeneinander möglich. Die damit mögliche Kapazität wird auch in 2020 noch nicht benötigt.

- c) Es fehlt der **Beweis** für die Behauptung der FMG, wonach der Bedarf an weiterer Kapazität und an einer weiteren vollwertigen Start- und Landebahn von den Luftverkehrsgesellschaften an die FMG herangetragen worden sei. Zusätzlich wäre dann auch noch zu prüfen, ob dieser angemeldete Bedarf auch tatsächlich, langfristig und sicher gegeben ist. Es ist dagegen bewiesen, dass der angebliche Bedarf durch die FMG selbst geweckt und gefördert wird. So wie z.B. im Artikel „Durchstarten in der Krise“, FT vom 18.03.2009: FMG: „Wir sprechen gezielt zusätzliche Fluggesellschaften an, um sie nach München zu lotsen“, so Wilhelm oder durch die Tatsache des Kerosinzuschusses (95 Mio. € in den letzten 16 Jahren). Nach der Einstellung des Kerosinzuschusses wird die damit verfolgte Zielsetzung neuerdings über die kosten- und marktorientierte Festsetzung der Start-/Landeentgelte mit berücksichtigt. Den Flughafen München als optimalen Ziel- und Umsteigeflughafen zu promoten, ist eine der Aufgaben des Marketings (Seite 31 des Geschäftsberichts 2007).

Das Auffüllen von freien Restplätzen mit Billig-Tickets ist ein Beweis dafür, dass zu viele Flüge angeboten werden.

- d) Es fehlt der **Beweis** dafür, dass die angeblich notwendige weitere Kapazität nicht durch Auslagerung der Allgemeinen Luftfahrt an den Militärflugplatz Erding oder durch Auslagerung eines Teils der Allgemeinen Luftfahrt nach Oberpfaffenhofen erreicht werden kann.
- e) Es fehlt der **Beweis** dafür, dass der sich der angebliche Bedarf auch dann errechnet, wenn der Effekt der bisherigen Subventionen (Kerosinzuschuss, ...) herausgerechnet ist. Die Prognose kommt zu einem falschen Ergebnis, weil dieser Effekt nicht herausgerechnet ist. Ohne Begünstigungen (Kerosinzuschuss, Nachlässe bei den Start- und Landentgelten, ...) ist der Hub-Flughafen München auch in Zukunft nicht zu halten. Der Flugbetrieb wird letztlich auf Dauer am Tropf des Steuerzahlers (direkt oder indirekt) hängen. In München können keine wettbewerbsfähigen Preise für Langstreckencarrier angeboten werden (Auskunft Wirtschaftsministerium zur Rechtfertigung des Kerosinzuschusses). Die Zahlung des Kerosinzuschusses wurde zum 1.1.2009 nur aus Gründen des anstehenden Verfahrens eingestellt und kann praktisch jederzeit wieder aufgenommen werden. Seit Einstellung der Zuzahlungen ging der Flugbetrieb enorm zurück. Statt des Kerosinzuschusses wird neuerdings die damit verfolgte Zielsetzung über die kosten- und marktorientierte Festsetzung der Start-/Landeentgelte mit berücksichtigt – die Subvention wird scheinbar fortgesetzt.
- f) Es fehlt der Nachweis dafür, dass alle Fernziele nur von München aus angefliegen werden können und eine Verteilung der Bedienung der Fernziele auf München und die umliegenden Flughäfen mit freier Kapazität (Nürnberg, Frankfurt, Hof-Plauen, Stuttgart, Salzburg, Berlin, Wien, ...) unmöglich ist. Aufgrund der Drohung der Lufthansa liegt vielmehr der Beweis dafür vor, dass der Flugverkehr bei Bedarf an andere Flughäfen abwandern kann.
- g) Es fehlt der Beweis dafür, dass der In Krisenzeiten zurückgehende Luftverkehr in den Folgezeiten wieder aufgeholt werde. Es ist vielmehr bewiesen, dass es kein überproportionales Wachstum im Folgejahr / in den Folge-

	<p>jahren gibt. Es ist kein 'Nachholeffekt' feststellbar. Eine weitere Entwicklung nach einer „Delle“ hat in der zurückliegenden Zeit stets erst verzögert wieder eingesetzt. Der von der FMG in Darstellungen gezeigte „Nachholeffekt“ beruht auf einer geschickten Zusammenfassung verschiedener Jahre und auf den Effekt, dass ein Rückgang von 100 auf 50 Bewegungen einen Rückgang um 50 % bedeutet und dass die folgende Zunahme von 50 auf wieder 100 Bewegungen eine Zunahme um 100 % bedeutet.</p> <p>h) Es fehlt der Beweis dafür, dass das im Landkreis Freising stark zurückgehende Sterbealter, die Zunahme der Atemwegserkrankungen, der Krebserkrankungen und der psychischen Erkrankungen nicht auf den Betrieb des Flughafens zurückzuführen ist.</p> <p>i) Es fehlt der Beweis dafür, dass die für jeden Flug erhobenen Gebühren auf Dauer mindestens die Kosten für die Abwicklung des Flugbetriebs decken – der Flugbetrieb darf zu keiner Zeit defizitär sein. Es fehlt der Beweis dafür, dass der Flughafen auch die dem Vorhaben zumessbaren Folgekosten tragen kann (Straßen, Schienen, Kindergärten, Schulen, ...).</p> <p>j) Es existiert keinerlei Beweis für den behaupteten Zuwachs an Arbeitsplätzen in der Region durch den Ausbau des Flughafens in Höhe von 50.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen; die Annahmen sind in keinsten Weise plausibel.</p>
8.	<p>An einem Ausbau als Drehkreuz i.S. Umsteigerflughafen besteht kein öffentliches Interesse. Im Umgriff liegende Flughäfen haben noch – und in letzter Zeit: zunehmend mehr – Kapazität frei (z.B. Nürnberg, Stuttgart). Eine 'Abgabe' bzw. Abwandern der Nachfrage von / nach Luftverkehr an andere Flughäfen ist möglich (s. Drohung der Lufthansa). Es muss nicht unbedingt der gesamte Luftverkehr am FH München angesiedelt werden. Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen stellt kein öffentliches Interesse dar. Solange es keine verbindliche Abstimmung über die Abwicklung des Bedarfs über alle Flughäfen gibt, kann auch das Argument öffentliches Interesse nicht zu Gunsten des Flugverkehrs hergeleitet werden.</p>
9.	<p>Der lt. Prognose zu erwartende Kapazitätswuchs (um weniger als 1/3 Flugbewegungen mehr) steht – insbesondere aufgrund der derzeit besonders hohen Ungewissheit künftiger Entwicklungen (Wirtschaft, Finanzen, Ölpreis, ...) – in keinem Verhältnis zu den mit dem Ausbau verbundenen gravierenden Eingriffen und Nachteilen, wie insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">• überproportionale rasante Abnahme der Sicherheitslage (Abstürze, Zusammenstöße, Überflug besiedelter Gebiete),• überproportionale Zunahme des Fluglärms und der vom Fluglärm belasteten Bevölkerung,• überproportionale Zunahme des Luftschadstoffausstoßes durch längere Rollwege und Kreuzungswartezeiten ...,• Flächenverbrauch, Versiegelung, Flächenentzug für die Landwirtschaft, Existenzverlust von Betrieben,• Zerschneidung und teilweise Absiedelung der Ortschaft Attaching,• längere Rollzeiten, längere Umsteigezeiten,• eine zusätzliche Feuerwache muss eingerichtet werden (Kosten),• Zunahme der Bevölkerung durch Zuzug (neue Siedlungen, höhere Kosten und Mieten, Neubau von Schulen, Kindergärten, Straßen, ...) verbunden mit einer weiteren Entvölkerung der wirtschaftlich weniger gut strukturierten Gebiete durch Abwanderung in Richtung Freising. Wenn tatsächlich 50.000 neue Arbeitsplätze hinzukommen sollten, würde die gesamte Region kollabieren;• abnehmendes Sterbealter im Landkreis Freising, zunehmende Krebs-, Atemwegs- und Psyche-Erkrankungen (s. Statistiken, Ärzteberichte).
10.	<p>Den Planungsunterlagen kann nicht entnommen werden, welcher Umfang und welche Art des Flugbetriebs damit genehmigt würde und wer wie und in welcher Weise vom beantragten Vorhaben betroffen sein wird / betroffen werden könnte.</p>

- a) Bei allen **Gutachten**, beim Planfeststellungsverfahren und insbesondere bei der Abwägung müssen die Auswirkungen der Kapazität des Flughafens zu Grunde gelegt werden, die im Falle einer eventuellen Planfeststellung mit dem Bescheid genehmigt würde und von den Betroffenen hinzunehmen wären (s. Scheiben der ROB Nr. 315 F-98/0-47 vom 26.01.1996 an die Landesanwaltschaft).
Dabei ist der Flugbetrieb (Bewegungszahlen, Flugwege, Flughöhen, Bahnbelegung, Flugzeugmix, ...) zu berücksichtigen, der nicht von vornherein mit Sicherheit und verbindlich für alle Zeiten ausgeschlossen werden kann.

Auch beim früheren Verfahren wurde auf die Maximalkapazität abgestellt (es „soll daher ... auf die Lärmsituation beim Erreichen der technisch maximal möglichen Endkapazität untersucht werden, um sicherzustellen, dass jede denkbare Entwicklung des Flugverkehrs auf dem geplanten Flughafen mit erfasst wird, auch wenn ihr tatsächliches Eintreten als unwahrscheinlich bezeichnet werden muss.). Die Maximalkapazität ist aber beim jetzigen Vorhaben nicht bekannt.

Hinsichtlich der flächenhaften Betroffenheit und der Anzahl der Betroffenen muss auf die sog. Flug-erwartungsgebiete abgestellt werden, ergänzt um die Flugerwartungsgebiete für die dritte Bahn, ergänzt um die Betroffenheiten durch den Sichtflug und ergänzt um die Betroffenheit durch den Anflugverkehr (Gegenanflug, ...).

- b) Die **Gutachten** berücksichtigen nur einen Flugbetrieb nach Standardbedingungen, nicht aber den vorhersehbar möglichen Flugbetrieb und nicht den schlimmst-möglichen Fall (Starten mit vollem Schub oder mit zur Schonung der Triebwerke reduziertem Schub, frühester / spätester Startanrollpunkt, den flachsten Steigwinkel, das frühestmögliche Abdrehen von der angenommenen Route, ...).
- c) Nach den Darstellungen der FMG werde stets mit vollem Schub gestartet (mit einer dementsprechend guten und schadstoffarmen Verbrennung). Die Lufthansa teilt dagegen mit, dass das Reduzieren des Schubs beim Start vom Hersteller vorgeschrieben sei und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Sicherheit erfolge. Damit sei auch ein langsames Steigen verbunden.
- d) Im **Gutachten** zu den Luftschadstoffen wurden nicht alle in Frage kommenden untersucht. So wurden z.B. die flüchtigen Kohlenwasserstoffe (NMVOC) nicht untersucht – obwohl gerade diese in enormen Mengen emittiert werden (z.B. 2000 in Freising: 2.800 t/a = mehr als 7 t/d) und gerade für die Atemwege besonders gefährlich sind (können die Gesundheit des Menschen direkt schädigen, bilden zusammen mit dem ohnehin stark vorhandenen NOx das bodennahe und gesundheitsschädigende Ozon, wirken blut- und nervenschädigend, verursachen asthmatische Erkrankungen, ... u.v.a.m).
Soweit emittierte Mengen an NMVOC angegeben werden (z.B. für die Flugzeugenteisung) stehen diese Angaben im krassen Widerspruch zu den im Emissionskataster Bayern angegebenen Mengen.

Es wurden auch nicht die **emittierten** Mengen an **allen** Luftschadstoffen untersucht und festgestellt.

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

- e) Die dargestellten Schadstoffkonzentrationen sind unglaubwürdig: nach den Farbstufen würde auf der ebenfalls dargestellten und erkennbaren Autobahn eine gleichhohe oder sogar höhere Schadstoffkonzentration herrschen als auf den Start- und Landbahnen. Den Gutachten liegt wohl ein Denkfehler zu Grunde.

Zur Messung der Schadstoffkonzentrationen reichen die beiden Stationen am Flughafen nicht aus. Es müssen mehr Stationen am Flughafen sein. Es müssen vor allem auch außerhalb des Flughafens Mess-Stationen aufgestellt sein, die die noch vor dem Flughafen unbelastete bzw. nach dem Flughafen belastete Konzentration messen (Windrichtung).

- f) Wenn in einer Höhe von 600 m eine Beeinflussung der Luftqualität durch den FH nicht mehr feststellbar / nicht mehr gegeben ist (FMG am 17.02.2009), dann müssen die emittierten Mengen ja in dem unteren Raum bleiben. Es ist dann falsch, wenn dennoch als Verdünnungsraum bis zu 971 m

Höhe angenommen wird.

- g) In den **Gutachten** zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung wurde nicht berücksichtigt, dass sich das durchschnittliche Abfluggewicht der Flugzeuge laufend erhöht (2007 alleine um 2,6 t auf 63,7 t – Geschäftsbericht S. 27).
Damit einher geht eine höhere und längere Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen (flacherer Steigwinkel, größere Schubleistung, größeres belärmtes Gebiet, ...).
- h) In den **Gutachten** wurde nicht berücksichtigt, dass der Flugbetrieb künftig mehrfach (höhen-) gestaffelt durchgeführt werden muss (Kreuzungen der Abflugwege; Kreuzungen der An- und Abflugwege).
Es wurde nicht berücksichtigt, dass die nach Norden abdrehenden Flugzeuge bis zu den Anflug-Fleischerhaken auf sehr niedriger Höhe fliegen, diese unterfliegen müssen und erst danach in größere Höhen aufsteigen können.
- i) In den **Gutachten** wurde auch die folgende Feststellung der DFS im Schreiben Nr. CC/FM-Skw vom 09.12.2008 nicht berücksichtigt: „Das Wachstum des Luftverkehrs am Flughafen München (1993 – 2007: +125 %) hat unter anderem zur Folge, dass zu dessen Abwicklung der gesamte, zur Verfügung stehende Luftraum sowohl in der Horizontalen, als auch in der Vertikalen, intensiv genutzt werden muss. Dies kann auch bedeuten, dass die unteren Höhenbänder früher und unter Umständen häufiger genutzt werden als in der Vergangenheit.“
- j) In den **Gutachten** wurde nicht berücksichtigt, dass der Flughafen inmitten eines Nebelgebiets liegt, bei dem die Ausbreitung der Luftschadstoffe ganz anders läuft. Hier verbinden sich die Luftschadstoffe auch mit dem Nebel, gehen damit auf die Fläche und die Pflanzen nieder, werden so auch mit in die Atemwege aufgenommen und haben auf diesem Wege eine ganz andere Wirkungsqualität.
- k) In den **Gutachten** wurde nicht geprüft, ob mit einem „Steil-Start-Verfahren“ (nach dem Start geradeaus mit vollem Schub nach oben bis in nicht mehr lärmrelevante Höhen und dann erst einschwenken auf die nächsten Ziele; anfliegender Verkehr wird außerhalb dieses Fensters und unterhalb der abfliegenden abgewickelt) nicht eine ganz wesentlich verringerte Lärmbetroffenheit im Planungsnullfall und im Planungsfall erreicht werden kann.
- l) In den **Gutachten** wurde die bestehende Kapazitätsbeschränkung durch die 62 dB(A)-Grenzzlinie nicht beachtet. Es wurde nicht überprüft, wie sich diese auswirkt, wenn sie auf 55 oder 58 dB(A) angepasst wird - wie von der luftrechtlichen Genehmigung letztlich vorgeschrieben.
- m) In den **Gutachten** wurden die Ergebnisse des Forschungsprogramms „Leiser Flugbetrieb 2“ nicht mit berücksichtigt.
- n) In den Gutachten fehlt zur Darstellung der Betroffenheit und zur gerechten Abwägung die am Tag erzeugten Maximalpegel. Eine Beurteilung allein anhand des Dauerschallpegels reicht nicht aus.
- o) In den Gutachten wird eine falsche Ausgangslage (2004) unterstellt. Es muss vielmehr von den Auswirkungen des Flugbetriebs ausgegangen werden, der nach dem Betriebsplan der damaligen Genehmigung und Planfeststellung vorgesehen und zulässig war.
- p) Die Gutachten gehen nur von dem von der FMG vorgegebenen Minimal-Flugbetrieb und von den von der FMG vorgegebenen An- und Abflugrouten aus.
Der voraussehbare Flugbetrieb ist dagegen am sog. Flugerwartungsgebiets abzuschätzen, das um die Wirkungen der 3. Bahn, die Wirkungen der Anflugwege (einschließlich Gegenanflug) und die Wirkungen des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln erweitert werden muss. Daneben ist aber immer noch zusätzlich mit einzubeziehen, dass auch eine Änderung der An- und Abflugwege voraussehbar ist.
Auch zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist auf die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens abzustellen und nicht etwa auf die Auswirkungen eines beabsichtigten oder geplanten Muster- oder Minimalbetriebs.

Wenn nicht feststeht, wo und wie geflogen wird, dann können die Auswirkungen des Fluglärms und

	<p>der Luftschadstoffe auch nicht ermessensfehlerfrei in der Abwägung berücksichtigt werden – es sei denn, es wird ein Flugbetrieb über das ganze Gebiet, in maximal möglicher Intensität und in jeglicher Höhe unterstellt.</p> <p>q) Nach der Auflage A.II.12 der luftrechtlichen Genehmigung 1974 hatte die FMG ein medizinisches Gutachten zur Beurteilung der Abgasbelastung der in Flughafennähe wohnenden Bevölkerung einzuholen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Dieses Gutachten sollte insbesondere auf die Menge der inkorporierten Schadstoffe eingehen. Dieses Gutachten liegt noch immer nicht vor.</p> <p>Nach dieser Auflage hatte die FMG eine Beurteilung und Bewertung einer etwaigen Verschmutzung oder Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie über mögliche Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung der benachbarten Grundstücke vornehmen zu lassen. Die Ergebnisse liegen nicht vor.</p> <p>Ebenso ist noch die Beweissicherung durch Bodenuntersuchungen offen. Die Untersuchungen wurden lt. Mitteilung des StMWIVT nur vor dem Beginn des Flugbetriebs durchgeführt – nach Inbetriebnahme jedoch noch immer nicht.</p> <p>r) Die Beurteilung der Schadstoffeinwirkungen anhand der Untersuchungen an Grünkohl und an Weidelgras ist Unsinn, weil die Schadstoffe wegen der vorhandenen Wachsschichten von den Pflanzen weitgehend abgewaschen werden. Die Beurteilung der Schadstoffeinwirkungen anhand der Untersuchungen an Honig ist Unsinn, weil mit Schadstoffen offensichtlich befrachtete Bienen gar nicht in den Bienenstock gelassen werden und weil der Honig im Stock mehrmals umgebaut und dabei gereinigt wird.</p> <p>s) Es ist nicht auf die Einhaltung der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen abzustellen (das BImSchG ist lt. § 2 Abs. 2 nicht anzuwenden) sondern auf die emittierten Mengen und deren Wirkungen. Nach den Grundsätzen der Raumordnung ist die Reinhaltung der Luft und nicht die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.</p>
11.	<p>Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist im laufenden Verfahren nicht anzuwenden (bezieht sich auf baulichen Schutz, ...). Nach § 8 LuftVG sind im Rahmen der Abwägung lediglich die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten, wenn es um den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm geht. Auch für die Art der Ermittlung der Werte ist das FluLärmG nicht verbindlich (z.B. 3-Sigma-Regelung anstelle der 100:100-Regelung). Daneben sieht der für das FluLärmG zu Grunde zu legende „voraussehbare Flugbetrieb“ anders aus, als der von der FMG zu Grunde gelegte Minimal-Flugbetrieb. Es ist voraussehbar, dass praktisch kein Gebiet im Umkreis des Flughafens mit Sicherheit vom Flugbetrieb verschont bleibt. Der voraussehbare Flugbetrieb wäre am ehesten anhand des sog. Flugerwartungsgebiets abzuschätzen, das um die Wirkungen der 3. Bahn, die Wirkungen der Anflugwege (einschließlich Gegenanflug) und die Wirkungen des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln erweitert werden muss. Daneben ist aber immer noch zusätzlich mit einzubeziehen, dass auch eine Änderung der An- und Abflugwege voraussehbar ist.</p> <p>Daneben existieren keine gewichtigen Bedarfsgesichtspunkte, die es rechtfertigen könnten, die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft hinter die öffentlichen Verkehrsinteressen zurückzusetzen und nur auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes und auf ein Leben und Schlafen hinter geschlossenen und stark schallgedämmten Fenstern mit Zwangsbelüftung der Räume zu verweisen.</p>
12.	<p>Das LuftVG selbst definiert keine Ziele, infolgedessen kann ein Vorhaben auch nicht an solchen Zielen gemessen werden. Das Andenken von Zielen durch die Rechtsprechung widerspricht der Verfassung (Gewaltenteilung).</p>
13.	<p>Nach § 2 Abs. 2 BImSchG gelten dessen Vorschriften nicht für Flugplätze und somit auch nicht für das beantragte Vorhaben. Somit ist auch nicht auf die Einhaltung der in den dortigen Vorschriften definierten Grenzwerte und der</p>

	<p>dort genannten Schadstoffe abzustellen sondern auf die Reinhaltung der Luft (LEP) und die vom Vorhaben insgesamt emittierten Schadstoffmengen (Emissionen) aller als Schadstoff in Frage kommenden Stoffe (u.a. auch NMVOC – einschließlich der im Rahmen der Enteising anfallenden Emissionsmengen).</p> <p>Hier gilt es im besonderen Maße auf die Umweltverträglichkeitsprüfung hinzuweisen – insbesondere auf die Berücksichtigung der möglichen Wechselwirkungen.</p> <p>So ist die Zunahme der Erkrankung an Allergien, die Zunahme der Lungenerkrankungen einschließlich Asthma und den Rückgang des Sterbealters im Raum Freising eindeutig auf den Flughafen zurückzuführen.</p> <p>Dazu sei auch noch vermerkt, dass die vorgelegten Unterlagen keine Beschreibung von Art und Umfang der zu erwartenden Emissionen enthalten (§ 6 Abs. 4 UVPG).</p> <p>Die Beweisführung über die Schadstoffbelastung mittels Grünkohl kann angesichts der im EöT geschilderten Wirkweise (aufgelagerte Stoffe werden wegen der Wachsschicht abgewaschen) als Unsinn abgetan werden. Gleiches gilt für das verwendete Gras (hat ebenfalls eine Wachsschicht).</p>
14.	<p>Sonstiges</p> <p>a) Die Wahl der Bahnlage ist aus meiner Sicht nur deshalb auf die Variante 5b gefallen, weil dafür nur ein beschränkter Flugbetrieb angenommen wurde, der aber letztlich nicht tatsächlich, nicht sicher und nicht auf Dauer beschränkt ist.</p> <p>Die geplante dritte Bahn ist letztlich voll nutzbar. Wäre aber beim Vergleich der verschiedenen Varianten volle Nutzbarkeit unterstellt worden, hätte die Wahl niemals auf die Variante 5b fallen können.</p> <p>b) Es sind / werden weder Transrapid noch Express-S-Bahn verwirklicht. Der Transrapid wurde lt. FMG (EöT am 19.01.2009) in der Prognose mit einem Zuwachs von 2 Mio Passagieren berücksichtigt.</p> <p>c) Die angestrebte Engpassfreiheit bedeutet auch einen <i>koordinationsfreien</i> Flughafen ! Slots werden dann nicht mehr vom FH-Koordinator vergeben!</p>

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1:

Erörterungstermin Kranzberg

Am 16.03.1976 hat die Planfeststellungsbehörde (Herr Wellner – damals ORR an der Regierung von Oberbayern – später Ministerialdirigent im StMWIVT) bzw. die Genehmigungsbehörde (Herr Pantze, StMWIVT) nach dem Wortlaut des Ergebnisprotokolls beim Erörterungstermin in Kranzberg zur näheren Erläuterung des Vorhabens mitgeteilt und zugesichert:

- ROB: „Die Situation von Kranzberg zum geplanten Flughafen würde sich in etwa darstellen wie die Situation München-Nord, Schwabinger Krankenhaus zum Flughafen München-Riem.“
- ROB: „Der Flughafen ist durch diese Lärmgrenzlinie eingeschränkt. Es dürfen nicht mehr Flugbewegungen stattfinden, als die Linie 62 dB(A) Dauerschall zulässt.“
- ROB: „Die Flugzeuge haben, ganz gleich wie sie fliegen wollen, bei dem ganzen Flugverfahren die 62 dB(A)-Zone zu berücksichtigen. Die Bundesanstalt für Flugsicherung, die konkret die Flugverfahren festlegt – das tut weder die Regierung von Oberbayern noch das Wirtschaftsministerium noch der Flughafen – hat u.a. diese Lärmgrenzlinie zu berücksichtigen. **Scharfes Rechtsabdrehen kommt bei dem neuen Flughafen für den Linienbetrieb nicht in Betracht.**“
- Auf die Frage: „Aber werden wir überflogen?:
ROB: „Ein einmaliger Überflug könnte möglich sein, aber **es ist nicht möglich, dass Sie vom Linienflug betroffen werden.**“
- Auf die Frage: Wird die 62 dB(A)-Grenze nach dem Bau des Flughafens wieder verringert werden?
StMWV: „Es geht hier nur darum, dem Bürger von vorneherein das Maximum an Lärm aufzuzeigen, das auf ihn zukommen kann. Das, was an der äußersten Linie aufgezeichnet ist, entspricht der maximalen Kapazität des Systems von vier Bahnen und mehr ist nicht abwickelbar. Damit ist ein Mehr an Lärm nicht erzeugbar.“

StMWV: zur Frage: Was passiert, wenn an dieser Linie mehr Lärm eintreten würde als die erlaubten 62 dB(A)?: Das hat Rückwirkungen auf die Kapazität. Es darf der Betrieb darüber hinaus nicht mehr durchgeführt werden.“
- ROB: „Diese Lärmgrenzlinie ist eine Erfindung und geht weit über sämtliche gutachtliche Aussagen, die umstritten sind, und über das Fluglärmgesetz hinaus.“

Wenn dem aber so ist, dann ist eben dieses planfestgestellt und dann ist das für alle Beteiligten verbindlich und kann im Nachhinein nicht abgestritten werden.

Soweit auf etwaige Unklarheiten verwiesen wurde und wird, dürfen diese nicht zu Lasten der Betroffenen gehen. Es wäre Sache der Antragstellerin gewesen, klare Formulierungen zu verwenden.

Daneben können eigentlich keine Unklarheiten bestehen, denn **die Antragstellerin (FMG)** hat sich beim Erörterungstermin in Kranzberg ja ebenfalls eindeutig geäußert:

Herzing: „Der Dauerlärm entlang dieser Grenzlinie“ (62 dB(A)-grenze) „darf zu keiner Zeit und an keinem Ort 62 dB(A) überschreiten.“

„In die Lärmgrenzlinie sind die An- und Abflugwege mit eingegangen. Die Gemeinde Kranzberg wird keinen Direktflug bekommen. Aufgrund der Lärmgrenzlinie ist gewährleistet, dass ein Überflug über Kranzberg durch eine Kurzabflugroute praktisch unmöglich ist.“

„Die Spitzenschallpegel in Kranzberg werden bei 70 dB(A) liegen, da die Gemeinde 6,5 km von der Flugschneise weg liegt.“ Dazu vorweg: „Eine Schreibmaschine hat ungefähr einen Dauerschall von 70 – 75 dB(A).“

Anmerkung dazu: auch Herr Herzing geht von **einer** Flugschneise (nämlich der Flugschneise nach dem Betriebsplan, die im Abstand von mehr als 6 km südlich von Kranzberg nach Westen und erst dann langsam nach Norden führt) aus; er teilt mit, dass die Spitzenschallpegel in Kranzberg nicht lauter sind als eine Schreibmaschine.

„Die Zahl der Bewegungen kann allerdings nur so groß werden, dass die 62 dB(A) an der Grenzlinie nicht überschritten werden.“

Steffen: „... wobei wir auf der nördlichen Startbahn etwa 1/3 abwickeln, in Richtung Westen und auf der südlichen Startbahn 2/3. Das ist von der Bundesanstalt für Flugsicherung so festgelegt.“

„Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat aufgrund der Startbahnkonstellation festgelegt, dass von allen Starts 2/3 auf der südlichen und 1/3 auf der nördlichen Bahn abgewickelt werden.“

„Der Anteil der Flüge Richtung Walda-Frankfurt wird 55 – 60 % betragen. Die Kurzabflugroute am Flughafen Riem wurde eingerichtet, um die Stadt München, insbesondere den Ortsteil Trudering, vom Lärm zu verschonen. **Eine solche (.. Kurzabflugroute) wird es am neuen Flughafen nicht geben.**“

„Der Flughafen hat ein bestimmtes Lärmkontingent, ...“

„Der Direktflug ist ausgestrichen, weil es einen Direktflug über Kranzberg nicht gibt. Das verhindert die Bundesanstalt für Flugsicherung.“

Diese Zusagen sind „Einigungen“ i.S. des § 10 Abs. 5 LuftVG der damals gültigen Fassung, wonach über Einwendungen nur dann in der Planfeststellung entschieden wird, soweit eine Einigung nicht zustande kommt.

Nachdem in der Planfeststellung zu den oben zitierten Ausführungen nichts ausgesagt und ihnen auch nicht widersprochen wurde, sind diese „Einigungen“ verbindlich und Bestandteil der Planfeststellung.

Herr MDirig. Wellner – und damit die Planfeststellungsbehörde - hat damals den Planfeststellungs- und Genehmigungs-Unterlagen - ebenso wie die Kranzberger Bürger – entnommen und wie selbst von der Antragstellerin in verbindlicher Weise dargestellt,

- dass Kranzberg u.a. nicht vom Linienflug betroffen ist (auch nicht bei einer dritten oder vierten Bahn),
- dass ein scharfes Rechtsabdrehen beim neuen Flughafen nicht in Betracht kommt (auch nicht bei einer dritten oder vierten Bahn),
- dass die 62 dB(A)-Grenze dem Bürger von vorneherein das Maximum an Lärm aufgezeigt hat, das auf ihn zukommen kann (auch gültig bei einer eventuellen dritten oder vierten Bahn),
- dass das der maximalen Kapazität des Systems von **vier Bahnen** entspricht und mehr nicht abwickelbar und ein Mehr an Lärm damit **nicht** erzeugbar ist (somit auch nicht bei einer dritten oder vierten Bahn).

Herr Staatsminister Lang stellte dazu fest: die Auskünfte der Beamten beim Erörterungstermin erfolgten nach bestem Wissen und Gewissen auf der Grundlage des damaligen Erkenntnisstandes.

Emissionen des zivilen Flugverkehrs in Bayern (Landing and Take-off-Zyklus ohne Reiseflug)

Emissionen 1996 in t je Flughafen

Flughafen	SO2	NOx	CO	NMVOC	CO2	CH4	N2O	NH3	PM	PM10	Pb	Benzol
Flughafen Augsburg	0,6	4,1	202,1	19,1	2076	0,6	0,1		0,6	0,6	0,1	0,1
Flughafen Bayreuth	0,1	1,4	45,5	4,3	481	0,1	0,0		0,8	0,8	0,0	0,0
Flughafen Hof - Plauen	0,3	2,5	34,7	7,2	891	0,1	0,0		1,1	1,1	0,0	0,0
FJS Flughafen München	76,6	951	992	1911	246418	25,6	7,8		98,0	98,0	0,0	4,2
Flughafen Nürnberg	9,1	120	148	221	29394	2,2	0,9		15,5	15,5	0,0	0,4
Flugplatz Passau-Vilshofen	0,1	0,2	61,9	2,9	249	0,1	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Summe LTO zivil	86,9	1079,4	1484,7	2165,7	279509	28,8	8,9	0,0	116,1	116,1	0,3	4,7

Emissionen 2000 in t je Flughafen

Flughafen	SO2	NOx	CO	NMVOC	CO2	CH4	N2O	NH3	PM	PM10	Pb	Benzol
Flughafen Augsburg	0,8	4,9	241,9	22,9	2485	0,7	0,1	0,0	0,7	0,7	0,2	0,1
Flughafen Bayreuth	0,3	2,8	93,3	8,9	985	0,3	0,0	0,0	1,7	1,7	0,1	0,0
Flughafen Hof - Plauen	0,2	1,6	23,2	4,8	597	0,1	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	0,0
FJS Flughafen München	106,1	1318	1375	2649	341579	35,5	10,8	0,0	135,8	135,8	0,0	5,8
Flughafen Nürnberg	11,1	147	181	269	35820	2,6	1,1	0,0	18,9	18,9	0,1	0,4
Flugplatz Passau-Vilshofen	0,1	0,2	61,9	2,9	249	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe LTO zivil	118,6	1474,3	1976,5	2958,1	381716	39,3	12,1	0,0	157,9	157,9	0,3	6,4

Emissionen 2004 in t je Flughafen

Flughafen	SO2	NOx	CO	NMVOC	CO2	CH4	N2O	NH3	PM	PM10	Pb	Benzol
Flughafen Augsburg	0,9	5,9	287,3	27,2	2951	0,8	0,1	0,0	0,9	0,9	0,2	0,1
Flughafen Bayreuth	0,3	2,9	96,5	9,2	1019	0,3	0,0	0,0	1,7	1,7	0,1	0,0
Flughafen Hof - Plauen	0,2	2,0	27,9	5,8	717	0,1	0,0	0,0	0,9	0,9	0,0	0,0
FJS Flughafen München	130,1	1615	1685	3246	418500	43,5	13,3	0,0	166,4	166,4	0,0	7,1

Quelle: LfU; E-Mail vom 20.01.2009
Nur ziviler Flugverkehr, LTO-Zyklus, ohne Enteisung