

Termin und Ablauf



Veranstaltungsort

- Ballhausforum
85716 Unterschleißheim, Anna-Wimschneider-Str. 1-3

Verkehrsanbindung

- S 1 Unterschleißheim
Bus 219 B, Max-Planck-Straße
- A 92 Ausfahrt Unterschleißheim
Landshuter Str. bis Ballhausforum
dort 200 Parkplätze
weitere 1000 Parkplätze Edisonstraße nach Nr. 14

Termin und Ablauf



08.30 Uhr Einlass

09.00 Uhr Registrierung und Zutritt

09.30 Uhr Verhandlungsbeginn

spätestens 19.00 Uhr Ende

mit angemessenen Pausen

Termine für Privatpersonen



12., 13., 15., 16., 19., 20., 22., 23. Januar 2009

- Planrechtfertigung
- Prognose, Kapazität
- Alternativen

26./27. Januar 2009

- Technische Planungen
- Sicherheit
- Flugbetriebsflächen
- Straßenbaumaßnahmen
- Ver- und Entsorgung, Baulegistik
- sonstige technische Angelegenheiten

Termine für Privatpersonen



29./30. Januar

2., 3., 5., 6., 9., 10., 12., 13., 16., 17. Februar

- Lärm
- Luft
- Grundinanspruchnahmen (Eigentümer, Berechtigte und Besitzer)

19./20. Februar, 2., 3., 5., 6., 9., 10. März

- Wasserwirtschaft, Boden-und Rohstoffmanagement, Land- und Forstwirtschaft, Natur und Landschaft, Flora-Fauna-Habitat-Gebiet, Vogelschutzgebiet, Verkehr, Wirtschaft und Siedlung, Landschaftspflegerische Begleitplanungen und Umweltverträglichkeitsstudie, sonstige Belange



Wie kann ich mich auf die Erörterung vorbereiten ?

FMG – 125 Seiten

Argumentesammlung Antragsteller/Einwender

- FMG hat ein 125 Seiten umfassendes Dokument erstellt mit Argumenten der Einwender und Erwiderungen FMG
- sehr allgemein gehalten
- www.muc-ausbau.de
 - => Planfeststellungsverfahren => Erörterungstermin
 - => Argumentesammlung

Die FMG-Argumente zu Ihrer persönlichen Einwendung

Können Sie per Formular bei Reg.Obb. anfordern.

(Muster finden Sie auf der Homepage www.keine-startbahn3.de)



Wie helfen wir Ihnen?

Gegenargumente und Anträge aufgeMUCkt



aufgeMUCkt erstellt ein Dokument:

„FMG-Argumente Einwender und Erwiderungen/ Gegenargumente und Anträge aufgeMUCkt“

- Reduziert 125 Seiten auf ca. 45 Seiten Originaltext und umfasst die für den Privateinwender wichtigen Inhalte
- Ergänzt die Erwiderungen der FMG um Gegenargumente und Anträge.
- Dabei werden die neueren Entwicklungen zwischen Einwendung und Erörterung berücksichtigt.
- Die Gegenargumente und Anträge entsprechen in ihrer Wichtung und Vertiefung der Sichtweise des Verfassers und der notwendigen Kürze.



aufgeMUCkt erstellt ein Dokument:

„FMG-Argumente Einwender und Erwiderungen/ Gegenargumente und Anträge aufgeMUCkt“

- Die Endfassung ca. 80 Seiten ist ab 1.12.2008 verfügbar und beinhaltet die Gegenargumente und Anträge.
- Sie kann unter www.keine-startbahn3.de oder www.flak-kranzberg.de heruntergeladen werden.
- Zusätzlich werden Kopien im Rathaus bereitgelegt.
- Für Rückfragen stehen Ihnen die Mitglieder Ihrer Bürgerinitiative zur Verfügung



Gegenargumente aufgeMUCkt

- Das Dokument soll Ihnen helfen, sich nach 1-jähriger Pause zwischen Einwendung und Erörterung:
 - Wieder in Ihre Einwendungen hineinzudenken
 - Zusätzliche Gegenargumente und Anträge kennenzulernen
- Sie ermutigen, an der Erörterung teilzunehmen
- Ihre eigene Sichtweise durch Wortmeldung nachdrücklich zu vertreten
- Zur Unterstützung können Sie ein anwesendes Mitglied Ihrer Bürgerinitiative oder von aufgeMUCkt als Beistand benennen (nach vorheriger Absprache)



Haben Sie Mut, stellen Sie Anträge!!

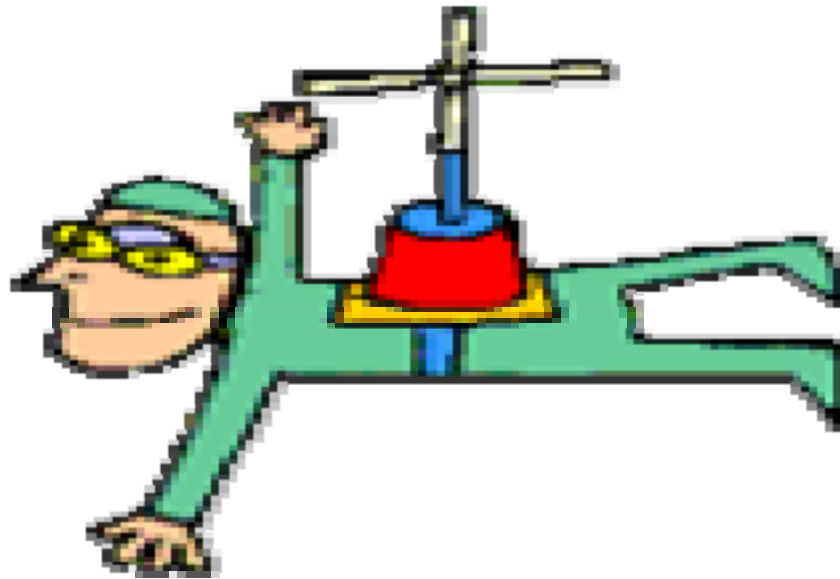
- Sie haben die persönliche Antwort auf Ihre private Einwendung von der Reg.Obb. erhalten.
- Sie haben Gegenargumente und Anträge im aufgemUCkt-Dokument gefunden.
- Tragen Sie sich bei der Wortmeldestelle in die Rednerliste ein.
- Reden Sie, wie Ihnen der Schnabel gewachsen ist!
- Vergessen Sie nicht, Ihren Antrag zu stellen!
- Er kommt in das Protokoll und muss beantwortet werden.
- Verzichten Sie nicht auf Ihren Wortbeitrag und Antrag, auch wenn der gleiche Sachverhalt schon mehrmals dargestellt wurde.



Kommen Sie, auch wenn Sie nicht das Wort ergreifen wollen!

- Verschaffen Sie sich einen Eindruck von Atmosphäre und Ablauf.
- Es ist wichtig, dass von rd. 60000 Einwendern eine möglichst große Zahl teilnimmt.
- Das sichtbare Interesse an der Erörterung wird von den Medien in ganz Bayern wiedergegeben.
- Gelegentlicher Beifall ermutigt die Redner.
- FMG und Behörde müssen spüren, wer das Volk ist.

Auf Wiedersehen am 12. Jan. 2009 im (Toll) Ballhausforum Unterschleißheim



Zusammenstellung der Einwendungen und Er widerungen der Flughafen München GmbH (Argumentesammlung)

Gegenargumente und Anträge

Inhaltsverzeichnis



Erörterungsabschnitt 8

Allgemeines

1. Allgemeines und Verfahren	
1.1 Allgemeine inhaltliche Einwände	
1.1.1 Allgemeine Rechtfertigung des Vorhabens	
1.1.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	
1.1.3 Drehkreuz-Funktion des Flughafens München II	
1.1.4 Keine Festschreibung des Status Quo	
1.1.5 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Gesellschaftsvertrag	
1.1.6 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens	
1.2 Einwände zum Verfahren	
1.2.1 Umfang der Planfeststellungsunterlagen	
1.2.2 Länge der Auslegungs- bzw. Einwendungsfrist	
1.2.3 Bitte um Zusendung Planfeststellungsbeschluss	
1.2.4 Objektivität der Gutachten	
1.3 Einwände zur Raumordnung	
1.3.1 Vereinbarkeit mit Erfordernissen der Raumordnung	
1.3.2 Übereinstimmung mit Landesentwicklungsprogramm (LEP)	
1.3.3 Raumverdichtung	
1.3.4 Strategische Umweltprüfung	

Planrechtfertigung

2. Planrechtfertigung/Luftverkehrsprognose	
2.1 Planrechtfertigung und Bedarf	
2.1.1 Planrechtfertigung	
2.1.2 Plausibilität der Luftverkehrsprognose	
2.1.3 Wachstum des Passagieraufkommens im Planungsfall	
2.1.4 Wachstum im Prognosenullfall	
2.1.5 Funktion als internationales Drehkreuz laut LEP	
2.1.6 Wachstum MUC im Verhältnis zu anderen Flughäfen	
2.1.7 Nachfrageentwicklung durch Low-Cost-Verkehr	
2.1.8 Marketingmaßnahmen	
2.1.9 Angeblicher Bedarf für 4. Start- und Landebahn	
2.1.10 Langfristperspektive des Luftverkehrs	

Prognose

2.2 Methodik der Luftverkehrsprognose	
2.2.1 Nachvollziehbarkeit der Luftverkehrsprognose	

2.2.2	Prognosezeitraum	
2.2.3	Prognosesicherheit bis 2020	
2.2.4	Umsteigepassagiere werden als zwei Passagiere gezählt	
2.3	Eingangsdaten der Luftverkehrsprognose	
2.3.1	Wirtschaftsentwicklung und Demographie	
2.3.1.1	Annahmen zum Wirtschaftswachstum	
2.3.1.2	Annahmen zur demographischen Entwicklung	
2.3.2	Infrastruktur und Luftverkehrsentwicklung	
2.3.2.1	Ausbau anderer Flughäfen	
2.3.2.2	Verbesserung des Flugangebots an anderen Flughäfen	
2.3.2.3	Prognosen zur Entwicklung der Direktflüge	
2.3.2.4	Entwicklung des Low-Cost-Segments	
2.3.2.5	Low-Cost-Carrier und Originäraufkommen	
2.3.2.6	Realisierung Transrapid	
2.3.3	Luftverkehrspreise	
2.3.3.1	Annahme stabiler Ticketpreise bis 2020	
2.3.3.2	Annahmen zu Rohölpreisen	
2.3.3.3	Ölreserven	
2.3.3.4	Entwicklung der Treibstoffkosten	
2.3.3.5	Annahmen zur Kerosinststeuer	
2.3.3.6	Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen und Emissionshandel	
2.3.3.7	Annahmen zur Mehrwertsteuer	

Kapazität

3.	Kapazität/Alternativen	
3.1	Kapazität des bestehenden Zweibahnsystems	
3.1.1	Kapazität des bestehenden S/L-Bahn-Systems	
3.1.2	Koordinationsseckwert von max. 93 Flugbewegungen/Stunde	
3.1.3	Überschreitung des Koordinationsseckwerts im Einzelfall	
3.1.4	Rechnerisch höhere Kapazität des Zweibahnsystems	
3.1.5	Vergleich mit London Heathrow	

Alternativen

3.2	Alternativen zur 3. Bahn?	
3.2.1	Geschäftspolitik der FMG	
3.2.2	Optimierung der vorhandenen Kapazitäten	
3.2.3	Verlagerung von Flügen auf andere Flughäfen	
3.2.4	Verlagerung Luftverkehr auf die Schiene	
3.2.5	Zubringerflüge – Eisenbahn	
3.2.6	"Nullvariante"	
3.3	Alternativenprüfung der Bahnlagen	
3.3.1	Ergänzende qualitative Kriterien	
3.3.2	Durchführung der Alternativenprüfung	
3.3.3	Ergebnis der Alternativenprüfung	

Erörterungsabschnitt 10

Lärm

6.	Lärmauswirkungen	
6.1	Fluglärm Bestand	
6.1.1	Neue Rechtslage – Darstellung von Fluglärmbeeinträchtigungen	
6.1.2	Vorhandene Fluglärmbelastung	
6.1.3	Umfang der Lärmschutzzonen	
6.1.4	Lärmreduzierung am Flughafen München	
6.1.5	Messung von Fluglärm	

6.2 Flugrouten	
6.2.1 Annahmen zu Flugrouten, Flugzeugmix und Bahnbelegung	
6.2.2 Festlegung von Flugrouten	
6.2.3 Flugroutenabweichungen im Realbetrieb	
6.2.4 Flugrouten bei Gewittern	
6.2.5 Einhaltung von Flughöhen	
6.3 Methodik zur Ermittlung des Fluglärms	
6.3.1 Darstellung der Betroffenheiten zwischen 50 und 55 dB(A)	
6.3.2 Maximalpegel und Dauerschallpegel	
6.3.3 Lärmbelastung im Vergleich zum Jahr 2004	
6.3.4 Berücksichtigung der Topographie	
6.3.5 Veränderung um 2 dB nach FluglärmG	
6.3.6 Verdoppelung / Verzehnfachung des Dauerschallpegels	
6.4 Fluglärm im Planungsfall	
6.4.1 Zunahme der Fluglärmbelastung	
6.4.2 Höhe des Dauerschallpegels in einzelnen Ortschaften	
6.4.3 Lärmbelastung außerhalb der 55 dB(A)-Zone	
6.4.4 Auswirkung auf Wohnbereiche und Erholungsgebiete	
6.4.5 Anzahl der Betroffenen in 50 dB(A)-Zone	
6.4.6 Konkrete Lärmbelastung	
6.4.7 Förderschulzentrum Freising-Pulling	
6.4.8 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie	
6.4.9 Auswirkungen des Fluglärms auf kommunale Planungshoheit	
6.4.10 Lärmschutz nach Landesentwicklungsprogramm	
6.5 Nachtflug	
6.5.1 Einhaltung der Nachtflugregelung	
6.5.2 Nachtflugverbot	
6.5.3 Überwachung der Nachtflugregelung	
<u>6.6 Forderung von Lärmschutzaufgaben</u>	
6.6.1 Festlegung einer Obergrenze von Flugbewegungen	
6.6.2 Festlegung eines gesundheitsverträglichen Lärmgrenzwertes	
6.6.3 Bauliche Schallschutzmaßnahmen	
6.6.4 Räumliche Ausweitung des Anspruchs auf Schallschutzmaßnahmen	
6.6.5 Lärmvorschriften für Flugzeuge	
6.7 Fluglärm und Gesundheit	
6.7.1 Lärmmedizinisches Gutachten allgemein	
6.7.2 Lärmmedizinische und lärmpsychologische Zumutbarkeit	
6.7.3 Gesundheitliche Auswirkungen des Fluglärms und des Nachtflugs	
6.7.4 Gesundheitsrelevante Schwelle des Fluglärms	
6.7.5 Berücksichtigung von Kranken, Älteren und Kindern	
6.7.6 Greiser-Studie, November 2006 (Arzneimittelverbrauch)	
6.7.7 Lern-/Merkfähigkeit von Kindern	
6.7.8 Münchner Fluglärmstudie und RANCH-Studie	
6.7.9 Fluglärm und Bluthochdruck	
7. Lufthygiene	
8. Klima	
Grundinanspruchnahme	
9. Eigentum	

9.1 Grundinanspruchnahme/Übernahmeanspruch	
9.1.1 Inanspruchnahme von Grundstücken	
9.1.2 Übernahmeanspruch gegen Vorhabenträgerin	
9.2 Wertverluste von Grundstücken	
9.2.1 Ermittlung von Wertverlusten	
9.2.2 Wertverlust von Grundstücken durch Immissionen	
9.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	
9.3.1 Flächenentzug/Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	
9.3.2 Individuell geltend gemachte Existenzgefährdung	
10. Land- und Forstwirtschaft	

Erörterungsabschnitt 11
Verkehr, Wirtschaft, Siedlung

11. Wirtschaft und Siedlungsstruktur	
12. Landseitiger Verkehr	
13. Sicherheit	
13.1 Allgemeine Fragen der Flugsicherheit	
13.1.1 Flugsicherheit bei höherem Flugbewegungsaufkommen	
13.1.2 Flugsicherheit in Bezug auf Anlagen nach der 12. BImSchV	
13.1.3 Flugsicherheit in Bezug auf Siedlungsgebiete	

14. Natura 2000 und Artenschutz

Umweltverträglichkeit

15. Umweltverträglichkeitsstudie	
15.2 Schutzgut Menschen	
15.2.1 Gesundheitsbeeinträchtigung allgemein	
15.2.2 Kumulation von Lärm- und Schadstoffemissionen	
15.2.3 Lichtwirkungen	
15.2.4 Hochfrequenzimmissionen	
15.2.5 Erholungswert der Region	
15.2.6 Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten	
15.2.7 Visuelle Wirkungen durch Überflug	
15.2.8 Lebensqualität	
15.2.9 Heimat	
16. Landespflegerischer Begleitplan	

1. Allgemeines und Verfahren

1.1 Allgemeine inhaltliche Einwände

1.1.1 Allgemeine Rechtfertigung des Vorhabens

Einwand: Als von der Planung Betroffener lehne ich das Vorhaben entschieden ab. Der geplante Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn verletzen meine schutzwürdigen Rechte und Belange, insbesondere aus Art. 2 GG und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV. So stellt der vorgelegte Plan z. B. keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor den von dem Vorhaben ausgehenden schädlichen Luftschadstoff- und Lärmauswirkungen sicher. Ich bin nicht bereit, die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen massiven Eingriffe in meine Rechte hinzunehmen.

Erwiderung: Das Vorhaben ist geeignet und vernünftigerweise geboten, um den in den Luftverkehrsprognosen 2020 prognostizierten Bedarf an Luftverkehrsleistungen zu decken (Planrechtfertigung, vgl. Abschnitt B VI der Antragsbegründung). Die von dem Vorhaben berührten abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange wurden bei der Planung umfassend berücksichtigt. Diese Belange waren z.B. entscheidende Kriterien bei der Auswahl der Bahnlage ("Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn"). Beeinträchtigungen, z.B. durch den Flächenverbrauch, konnten auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden (vgl. S. 144 der Antragsbegründung). Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben z.B. durch die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und durch Entschädigungen bzw. im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Da das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes und der sonstigen Fachgesetze entspricht, werden die Rechte des Einwendungsführers aus Art. 2 und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV nicht verletzt.

Gegenargument:

Der für 2020 prognostizierte Bedarf ist nicht wirklich gegeben, weil dieser z.B. aus dem für Bayern nicht notwendigen stark vermehrten Umsteigerverkehr und aus der gegen die Verfassung verstoßende Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten resultiert (Subvention, Steuer, ...).

Die FMG bestätigt, dass die Differenz der Passagierzahlen zwischen Planungsfall und Prognosenullfall im Wesentlichen durch einen höheren Anteil an Umsteigern verursacht werden. Somit bedarf es des Vorhabens nicht. Das Vorhaben ist daneben keinesfalls vernünftigerweise geboten; es ist vielmehr hochgradig unvernünftig und muss verboten werden.

Die Rechte der Bürger aus Art. 2 und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV sind nicht erst dann verletzt, wenn das Vorhaben gegen das LuftVG oder gegen die sonstigen Fachgesetze verstößt.

Daneben ist die Behauptung falsch, wonach das Vorhaben den Vorgaben des LuftVG oder der sonstigen Fachgesetze entspräche. (TD)

Antrag: Vor einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

1.1.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Einwand: Die in den Unterlagen genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind nicht ausreichend.

Erwiderung: Eine wesentliche Zielsetzung der Planung war die Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens. Dies gilt schon für die Wahl der Bahnlage: In der "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn") wurden die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Kommunen, Natur und Landschaft mit einem Gewicht von ca. 70% bzw. 80% in die Gesamtabwägung der zweiten und dritten Untersuchungsstufe eingestellt. Beeinträchtigungen, z.B. durch den Flächenverbrauch, konnten auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden (vgl. S. 144 der Antragsbegründung). Als weitere Beispiele sind die Wiederversickerung zur Minimierung der Auswirkungen der Grundwasserregelung (S. 145 f der Antragsbegründung) und die Verlegung der St 2084 zwischen die bestehende und die neue Nordbahn zu nennen (S. 135 der Antragsbegründung).

Gegenargument:

Konfigurationsvarianten, die geeignet wären, die schon vom Bestandsflughafen besonders betroffene Bevölkerung nicht zusätzlich zu belasten z.B. Variante 15 wurden von vornherein aus der Untersuchung ausgeschlossen. Diese Querwindvariante könnte die kapazitiven Anforderungen

erfüllen, wesentliche Zielsetzungen des LEP berücksichtigen, wäre aber wirtschaftlich aufwändiger. Die Hinnahme der Variante 5b im Raumordnungsbeschluss ohne gewissenhafte Prüfung von Querwindvarianten ist ausschließlich der Existenz der Vorrangfläche geschuldet. (RP)

Antrag: Erneute, aber unabhängige Untersuchung von Querwindvarianten. Unabhängige Überprüfung der Vorgaben für den Gutachter. Die Nichtbeachtung dieser Forderung wäre ein schwerwiegender Verfahrensfehler. (RP)

1.1.3 Drehkreuz-Funktion des Flughafens München II

Einwand:

- Der Flughafen wurde als Ersatz für München-Riem gebaut. Dass daraus nun ein internationales Drehkreuz entstehen soll, entspricht nicht dem, was dem Umland damals suggeriert wurde.
- Wir haben hier gebaut in dem Bewusstsein, daß es in unmittelbarer Nähe einen Flughafen gibt. Ein internationales Drehkreuz (wie von Politikern geplant) wollen wir nicht.

Erwiderung:

Die Notwendigkeit des neuen Flughafens München ist im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 8. Juli 1979 mit "der Bedeutung des Luftverkehrs für das politische, wirtschaftliche und soziale Gefüge der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Teilräume, aus der zu erwartenden expansiven Entwicklung des Luftverkehrs sowie aus der im Hinblick auf diese Entwicklung zu geringen, nicht mehr sinnvoll erweiterbaren Kapazität des Flughafens München-Riem..." begründet worden (S. 155). Dies hat das BVerwG bestätigt. Schon im damaligen Planfeststellungsbeschluss wurde darauf hingewiesen, dass der Flughafen München im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland "die Aufgabe eines zweiten Verkehrsknotens neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt", erfüllt (S. 201). Dem trägt das LEP 2006 mit dem Ziel B V 1.6.1 (Z) Rechnung.

Gegenargument:

Verkehrsknoten ist nicht gleich Drehkreuz. Die Erfüllung der Aufgaben eines zweiten Knotens neben Frankfurt ist auch ohne die dritte S-/L-Bahn und ohne die Umwidmung zum Umsteigerflughafen möglich.

Daneben gilt das Zitat aus dem PFB vom 8.7.79 allgemein für den Flughafen München – unabhängig vom Standort – als Beleg für das öffentliche Interesse am (an einem) Flughafen München. Außerdem wurde im damaligen Planfeststellungsbeschluss nicht verfügt, dass München für immer der zweite Knoten nach Frankfurt bleiben müsse. (TD)

Antrag: Vor einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

Gegenargument: Zum Zeitpunkt, da der Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde, war die deutsche Einheit und ihre Folgen noch ferne Zukunft. Berlin war nicht Hauptstadt und Bonn erfüllte nicht die Voraussetzung für einen bedeutenden Flughafen. In jedem Land ist es jedoch üblich und logisch, dass sich in der Hauptstadt der größte und/ oder bedeutendste Flughafen befindet. Berlin wird da langfristig keine Ausnahme darstellen, liegt lediglich zeitlich bedingt noch deutlich hinter den Flughäfen Frankfurt und München. Daher kann der Planfeststellungsbeschluss nicht als Argument für den Ausbau herangezogen werden, da die angesprochene Aussage unter völlig anderen politischen und strukturellen Voraussetzungen getroffen wurde und aus heutiger Sicht längst überholt ist. Zwei Verkehrsknoten sind für Deutschland ausreichend und da sich Berlin in absehbarer Zukunft zwangsläufig zu einem Hauptverkehrsknoten entwickeln wird und Frankfurt uneinholbar vor München rangiert, ist der Ausbau zu einem internationalem Drehkreuz dieses Ausmaßes nicht notwendig.

Demzufolge ist auch die Zielsetzung im LEP überholt. Wie der Name schon sagt, sind die enthaltenen Ziele lediglich „Pläne“, die jederzeit verändert werden können bzw. bei Vorliegen anderer Voraussetzungen sogar angepasst werden müssen. Wie viel Bedeutung dem LEP an anderer Stelle beigemessen wird, sieht man an der geplanten Erweiterung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen. Hier wurde von der neuen CSU/FDP-Koalition angekündigt, einen für die Erweiterung wichtigen Passus aus dem LEP zu streichen. Frau Leutheusser-Schnarrenberger von der FDP begründete dies mit den Worten „Das muss sein. (...) Oberpfaffenhofen ist für Geschäftsfieger nicht geeignet. Punkt“. (Zitat MM 28.10.08) Ob ein Zusammenhang mit dem Wohnsitz und Wahlkreis der Politikerin besteht (Landkreis Starnberg), darf dabei dahingestellt werden. Man sieht an diesem Beispiel, dass die Regierung die Ziele des LEP verändert bzw. streicht. (BIA)

Antrag: Anpassung des Ziels B V 1.6.1 unter Berücksichtigung der völlig veränderten politischen und strukturellen Gegebenheiten in Deutschland im Vergleich zu 1979.(BIA)

1.1.4 Keine Festschreibung des Status Quo

Einwand:

- Die ursprüngliche Planung des Flughafens München II sah vier Start- und Landebahnen vor. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden zwei Start- und Landebahnen für ausreichend erachtet. Nun will die FMG den damaligen Beschluss unterlaufen.

- In der ursprünglichen Planung für München II waren vier Start- und Landebahnen vorgesehen. Diese wurden jedoch aufgrund Gerichtsurteil wegen Umlandbelastung auf zwei Bahnen begrenzt.

Erwiderung: Die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen München vom 09.05.1974 lässt ein Vierbahnsystem mit zwei Haupt- und zwei Nebenbahnen zu. Dass die nachfolgende luftrechtliche Planfeststellung zunächst ein Dreibahnsystem (Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979) bzw. später ein unabhängiges Zweibahnsystem (Änderungsplanfeststellung vom 07.06.1984) zuließ, ist ursächlich auf die den damaligen Entscheidungen zugrunde liegenden Bedarfsprognosen zurück zu führen, die von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung jeweils deutlich übertroffen wurden. Mit den zurückliegenden Zulassungsentscheidungen ist kein Erweiterungsverbot verbunden (vgl. insbes. die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes 4 C 13/85 vom 5. Dezember 1986, Rz. 91).

Gegenargument:

Wenn die luftrechtliche Genehmigung immer noch 4 Bahnen zulässt, dann nur, weil das StMWIVT sich bisher geweigert hat, die luftrechtliche Genehmigung dem Ergebnis der Planfeststellung – nur 2 Bahnen – anzupassen (§ 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Von daher kann nichts zugunsten des beantragten Vorhabens abgeleitet werden.

Die früheren Festlegungen stehen dem beantragten Vorhaben sogar entgegen (3. und 4.

Nebenbahn, Verteilung auf die einzelnen Bahnen, Begrenzung durch die 62 dB(A)-Grenzlinie: für 4 Bahnen max. 750 Bew./d, ...). Sie haben den maximalen Umfang, den der Flughafen am Standort Erding / Freising überhaupt einnehmen könnte – auch von der Fläche und vom Lärm her, festgelegt. (TD)

Antrag: Bei einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben müssen die für die Erstplanung / Erstansiedelung des Flughafens geltenden Einschränkungen und Begrenzungen berücksichtigt werden (räumliche Ausdehnung des FH-Gebietes, Anordnung der Bahnen, die Kapazitätsbeschränkende 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie, keine unzumutbaren Lärmauswirkungen außerhalb der 62 dB(A)-Grenzlinie, ...). (TD)

1.1.5 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Gesellschaftsvertrag

Einwand:

Aus der Region besteht kein Bedarf für eine 3. Bahn, da das Potential in der Region nahezu erschöpft ist. Das Einzugsgebiet des Flughafens München ist im Vergleich zu anderen großen Flughäfen relativ klein. Die 3. Start und Landebahn entspricht damit nicht dem Gesellschaftervertrag der Flughafen München GmbH. Laut Gesellschaftervertrag hat die FMG den Verkehrsbelangen Bayerns und der Landeshauptstadt München zu dienen. Dafür sind die bestehenden Start- und Landebahnen ausreichend.

Erwiderung:

Der Gesellschaftsvertrag der FMG beinhaltet keine Beschränkung des Gesellschaftszwecks auf die Verkehrsbelange Bayerns oder der Landeshauptstadt München. Eine solche Klausel würde auch dem Interesse der Bundesrepublik Deutschland als Gesellschafter widersprechen. Im Übrigen hat bereits der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979 darauf hingewiesen, dass der Flughafen München im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland "die Aufgabe eines zweiten Verkehrsknotens neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt", erfüllt (S. 201). Dementsprechend heißt es in der Begründung des Ziels LEP B V 1.6.1 (Z) ausdrücklich: "Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln."

Gegenargument:

Die Behauptung der FMG, wonach der Gesellschaftsvertrag keine Beschränkung enthält, bedarf der Überprüfung. Daneben läuft der Hinweis auf den früheren Planfeststellungsbeschluss ins Leere: das Zitat gilt allgemein für den Flughafen München – unabhängig vom Standort – als Beleg für das

öffentliche Interesse am (an einem) Flughafen München. Außerdem wurde im damaligen Planfeststellungsbeschluss nicht verfügt, dass München für immer der zweite Knoten nach Frankfurt bleiben müsse.

Die Begründung eines LEP-Ziels ist kein verbindliches Ziel.(TD)

Antrag: Es muss überprüft werden, ob das beantragte Vorhaben mit den Vorgaben des Gesellschaftsvertrags vereinbar ist. (TD)

1.1.6 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens

Einwand:

- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich gegen die Ausweitung des Flugverkehrs bin.
- Ich bin generell gegen eine Subventionierung und steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs z.B. gegenüber der wesentlich umweltfreundlicheren Bahn.
- Der Flugverkehr wird im Wettbewerb der Verkehrsträger steuerlich bevorzugt.
- Es ist mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung nicht vereinbar, wenn die Vorschriften gegen die Umweltverschmutzung durch Pkw' s immer enger und schärfer werden und der Flugverkehr von solchen Vorgaben ausgenommen bleibt.
- Es ist für mich nicht vereinbar, dass unsere Politiker auf der einen Seite für den Klimaschutz werben und z.B. Hausbesitzer zu entsprechenden Maßnahmen verpflichten wollen, aber zugleich den Ausbau des Münchner Flughafens befürworten.

Erwiderung:

Durch die Planfeststellung wird die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Fragen allgemeiner politischer Natur, Nachteile oder Gefahren des Luftverkehrs oder des Flugreisetourismus im Allgemeinen etc. sind daher nicht verfahrensrelevant.¹

¹ Zu Fragestellungen ohne konkreten Vorhabensbezug, die in den Einwendungen häufig vorgebracht wurden, siehe Kapitel 17 .

Gegenargument:

Die Subventionierung und steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs wird von der FMG als nicht verfahrensrelevant abgetan. Dies ist aber unzulässig, weil diese Fakten starken Einfluss auf den Luftverkehrsbedarf haben und möglicherweise zu einem weitgehend leer stehenden und dem Steuerzahler noch mehr zu Last fallenden Flughafen führen können. (TD)

Antrag: Es muss ein neues Bedarfsgutachten angefertigt werden, welches den Bedarf ermittelt, der übrig bleibt, wenn alle Subventionen und sonstigen Vergünstigungen des Flugverkehrs herausgerechnet sind, und der Flughafen allein mit den Einnahmen aus dem Luftverkehr (Lande- und Startgebühren, ...) auskommen muss (Vorsorge, dass die nicht gedeckten Kosten des Flughafens zu keiner Zeit dem Steuerzahler zur Last fallen). (TD)

1.2 Einwände zum Verfahren

1.2.1 Umfang der Planfeststellungsunterlagen

Einwand: Der Umfang der Planfeststellungsunterlagen (ca. 10.000 Seiten) und die Kürze der Zeit lassen mich nicht feststellen, wie ich tatsächlich betroffen bin.

Erwiderung: Der Planfeststellungsantrag (Antrag, Begründung, Pläne, Erläuterungsberichte, Gutachten, fachliche Stellungnahmen) entspricht den Anforderungen des Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG. Die FMG hat alle Unterlagen vorgelegt, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

Gegenargument:

Nachdem die im Fall der Verwirklichung des geplanten Vorhabens tatsächlich angewandten Flugverfahren (u.a. Flugwege, Flughöhen, Belegung der Korridore, ...) nicht feststehen, stehen auch die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und deren individuelle Betroffenheit noch nicht fest. Dementsprechend muss vom sogenannten schlimmsten Fall ausgegangen und die in dem Fall herrschende Betroffenheit dargestellt werden. Dies ist aber nicht gegeben. Die Behauptung der FMG ist daher schlichtweg falsch. (TD)

Antrag: Es sind neue Gutachten anzufertigen, bei denen der maximal mögliche Flugbetrieb zu Grunde gelegt ist (Flugwege, Flughöhen, Flugzeugmix, Belegung der Korridore, Breite der Korridore, Verteilung auf die Bahnen, Anteil der Umsteiger, ...). (TD)

1.2.2 Länge der Auslegungs- bzw. Einwendungsfrist

Einwand: Der Bürger und auch die betroffenen Gemeinden hatten gerade mal 6 Wochen Zeit sich gegen diesen gut vorbereiteten Antrag zu wehren.

Erwiderung: Die Auslegungs- und Einwendungsfrist wird von § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG sowie Art. 73 Abs. 3, Abs. 3a, Abs. 4, Abs. 5 BayVwVfG vorgegeben.

Gegenargument:

In § 10 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG ist auch vorgegeben, dass die Anhörungsbehörde die Erörterung nach § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen hat.

Obwohl diese Fristsetzung die gleiche Qualität hat wie die Fristsetzung für die Auslegungs- / Einwendungsfrist, wird diese wohl um ein ganzes Jahr überschritten – nicht zuletzt, weil man der Antragstellerin die Möglichkeit einer Stellungnahme zu den Einwendungen eingeräumt hat (obwohl gesetzlich nicht vorgesehen).

Von daher wird zurecht die Ungleichbehandlung und die zu kurz bemessene Zeitspanne kritisiert. Es liegt ein gravierender Verfahrensfehler vor (TD)

Antrag: Das Verfahren ist einzustellen, weil keine „Waffengleichheit“ herrscht und weil gleiche Sachverhalte verschieden beurteilt / gewertet werden. (TD)

Gegenargument: Offensichtlich gilt das LuftVG nur für Einwender. Das gleiche LuftVG schreibt in § 10 Abs. 2 Nr. 4 vor: Die Erörterung hat die Anhörungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Sie gibt ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats nach Ablauf der Erörterung ab. (RP)

Antrag: Aufgrund des Anweisungscharakters dieser Bestimmung aus dem LuftVG ist das Planfeststellungsverfahren einzustellen. (RP)

1.2.3 Bitte um Zusendung Planfeststellungsbeschluss

Einwand: Ich bitte Sie um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses.

Erwiderung: Die öffentliche Bekanntmachung und Zustellung eines etwaigen Planfeststellungsbeschlusses richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 und Art. 74 Abs. 5, Art. 43 BayVwVfG.

Gegenargument: Während der gesamte Planfeststellungsbeschluss digital per Internet zugänglich gemacht werden kann, erhebt der einzelne Einwender zu Recht den Anspruch, zu seinen Einwendungen und ggfls. Anträgen einen individuellen Auszug zu erhalten, wie das vergleichbar auch im Rahmen der Anhörung individuell angefordert werden konnte. Es ist dem einzelnen Einwender nicht zuzumuten, dass er aus einem voraussichtlich mehrhundertseitigen Beschluss die auf seine Einwendungen und Anträge zutreffenden Passagen herausfiltert, um zu prüfen, ob seine Rechte gewahrt wurden oder nicht. (RP)

Antrag: Verbindliche Zusage der Genehmigungsbehörde. (RP)

1.2.4 Objektivität der Gutachten

Einwand: Für die Bewertung der Aussagen der Gutachten ist unbedingt ein neutraler Gutachter zu hören. Aussagen von Gutachterstellen, die entweder mit dem Antragsteller in sonstigen Geschäftsbeziehungen stehen oder einem Teilhaber der FMG unterstehen, können nicht akzeptiert werden.

Erwiderung: Die von der Flughafen München GmbH vorgelegten Antragsunterlagen entsprechen den Anforderungen des LuftVG, des BayVwVfG sowie der LuftVZO. Dies gilt insbesondere auch für die mit dem Antrag vorgelegten Gutachten, zu deren Vorlage die Flughafen München GmbH gesetzlich verpflichtet ist. Den Antragsunterlagen sind, wie in Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG gefordert, auch Erläuterungen beigegeben, um möglichen Einwendungsführern die Antragsunterlagen zu erklären, und die Feststellung ihrer konkreten Betroffenheit zu erleichtern.

Im Rahmen der Beurteilung der Planfeststellungsunterlagen machen sich die Planfeststellungsbehörde und die beteiligten Behörden ein eigenes Bild und beurteilen in diesem Zusammenhang auch die Inhalte der vorgelegten Gutachten. Sie entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen, ob eine über die Antragsunterlagen hinausgehende Aufklärung des Sachverhalts, etwa durch Überprüfung von Gutachten der Antragstellerin oder durch die Einholung zusätzlicher Gutachten erforderlich ist. Unter § 3 Nr. 3.7 der Geschäftsordnung für den

Nachbarschaftsbeirat Flughafen München vom 23.11.2005 wurde für die Gutachterausswahl im Planungsverfahren bestimmt, dass die Vorhabenträgerin sich um Einvernehmen bemüht und die Auswahl unter dem Vorbehalt der mehrheitlichen Ablehnung des Nachbarschaftsbeirats steht. Dementsprechend wurden zur Vorbereitung des Verfahrens die Gutachter einschließlich ihrer Qualifikation und Referenzen dem Nachbarschaftsbeirat vorgestellt. Keiner der Gutachter wurde dabei abgelehnt (vgl. Sitzungsprotokolle vom 9.11.2005, 23.11.2005, 21.12.2005, 1.2.2006, 29.3.2006, 5.4.2006, 24.5.2006 und 1.6.2006).

Gegenargument: Die Bürgermeister und Landräte in die Auswahlhaftung der Gutachter zu nehmen ist maßlos. Qualifikation und Referenzen sagen nichts aus über Unabhängigkeit des Gutachters und Unabhängigkeit der Aufgabenstellung. Am Beispiel des Gutachters der Verkehrsprognose Fa. Intraplan sei dies aufgezeigt. Firma mit Sitz in München, 30 Beschäftigte, 5 Mio € Jahresumsatz. 2 Mitarbeiter sind spezialisiert auf Luftverkehr. Auftraggeber sind nahezu ausschließlich solche der öffentlichen Hand oder privatwirtschaftlich organisierte im Besitz der öffentlichen Hand. (Quelle: www.Intraplan.de).

Bei der wirtschaftlichen Bedeutung des FMG-Gutachterauftrages und der Verknüpfung zu anderen Aufträgen der FMG-Gesellschafter, wird dieser Gutachter immer zum gewünschten Ergebnis kommen. Die wirtschaftliche Abhängigkeit dieses Gutachters von öffentlichen Auftraggebern, insbesondere aus Bayern führt zur Schlussfolgerung, dass es sich um einen „Lohnabhängigen Gutachter“ handelt. (RP)

Gegenargument: Weder die Aufgabenstellung, noch das beauftragte Institut bzw. Person für ein Gutachten zur Qualitätsabsicherung, entspricht den anerkannten Normen für ein unabhängiges Gutachten. Der beauftragte Gutachter ist bekannt für sein Geschick zur Drittmittelwerbung und in seinen bisherigen Aufgabenstellungen (München, Frankfurt, BBI) immer zum gewünschten Ergebnis für den Auftraggeber gekommen. (RP)

Antrag: Die Luftverkehrsprognose ist durch einen wirtschaftlich unabhängigen Gutachter mit neutralen Vorgaben und unter Berücksichtigung realistischer Annahmen zu Ölressourcen, Ölpreisentwicklung und Wirtschaftsentwicklung neu zu erstellen. Das Planfeststellungsverfahren ist bis zum Vorliegen eines Gutachtens auszusetzen, dessen Ersteller auch von den Einwendern akzeptiert werden kann. (RP)

1.3 Einwände zur Raumordnung

1.3.1 Vereinbarkeit mit Erfordernissen der Raumordnung

Einwand: Das Vorhaben berücksichtigt nicht hinreichend die Erfordernisse der Raumordnung.

Erwiderung: Für die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung wurde vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das am 21.2.2007 mit der Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern abgeschlossen wurde. Gemäß Kapitel A der Landesplanerischen Beurteilung entspricht das geplante Vorhaben bei Berücksichtigung der näher bezeichneten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung. Die Maßgaben wurden vollständig umgesetzt und berücksichtigt (vgl. dazu Abschnitt B.IV.2 des Antrags auf Planfeststellung). Auch die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 3.12.2007 weist darauf hin, dass das Vorhaben den landesplanerischen Zielen, wie diese etwa im Landesentwicklungsprogramm Bayern verlautbart sind, entspricht.

Gegenargument:

Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern ist falsch, soweit sie zum Gesamtergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspräche (bei Berücksichtigung bestimmter Maßgaben).

Wenn das StMWIVT im Schreiben vom 03.12.2007 feststellt, der Kapazitätsausbau des Flughafens München um eine dritte Start- und Landebahn entspräche den landesplanerischen Zielen, dann ist so nicht zutreffend, weil ein solches Ziel so nicht im LEP zu finden ist. Daneben ist anzunehmen, dass die dort zu findende Begründung wohl von der FMG stammt. (TD)

Antrag: Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern darf nicht berücksichtigt werden, weil diese zu einem falschen Schluss kommt. Daneben wurden die dortigen Maßgaben nicht erfüllt. (TD)

1.3.2 Übereinstimmung mit Landesentwicklungsprogramm (LEP)

Einwand: Als erstes Ziel der Grundlagen der künftigen Entwicklung heißt es im LEP: „Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sollen geschaffen und erhalten werden.“ Das Flughafenumland ist bereits jetzt sehr viel stärker beeinträchtigt als alle anderen Gebiete Bayerns. Der weitere Ausbau des Flughafens würde enorme zusätzliche Belastungen mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen bedeuten. **Erwiderung:**

Die Beurteilung, ob die Lebens- und Arbeitsbedingungen einzelner bayerischer Regionen gleichwertig sind, kann nicht anhand einzelner Faktoren erfolgen. Vielmehr muss eine Gesamtschau aller die Lebens- und Arbeitsbedingungen beeinflussenden Faktoren stattfinden (siehe S. 17 f. der Landesplanerischen Beurteilung zur 3. Start- und Landebahn vom 21.2.2007). In ihrer zusammenfassenden Gesamtabwägung auf S. 76 der Landesplanerischen Beurteilung kommt die Regierung von Oberbayern unter Berücksichtigung aller relevanten Ziele des LEP zu dem Ergebnis, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange, insbesondere die erheblichen positiven Auswirkungen der 3. Start- und Landebahn auf die wirtschafts- und verkehrsstrukturellen Belange für das gesamte Landesgebiet, die negativ berührten Belange überwiegen.

Gegenargument:

Die ROB stellt in der landesplanerischen Beurteilung auf Seite 17 fest, dass mit der Festlegung des Vorranggebietes bereits eine Standortentscheidung getroffen worden sei und der Normgeber bereits eine Interessenabwägung und Konfliktklärung durchgeführt habe. Die ROB setzt sich deshalb mit der Frage der „Gleichwertigen und gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen“ nicht weiter auseinander.

Hier verstößt entweder das LEP oder die landesplanerische Beurteilung gegen geltendes Recht. Wenn das LEP tatsächlich bereits mit der Zielaussage eine Vorentscheidung treffen wollte, dann hätte der Normgeber auch einen raumordnerischen Alternativenvergleich, einen Standortvergleich auf landesplanerischer Ebene, durchführen müssen.

Nachdem dies nicht der Fall ist, kann die LEP-Formulierung keine Vorentscheidung sein und hätte die ROB den Vergleich und die Abwägung vornehmen müssen.

Hätte man Alternativen verglichen, dann hätte man festgestellt, dass insbesondere der nord-östliche Teil Bayerns eine Förderung zur Schaffung von Arbeitsplätzen benötigt (Flughafen Hof-Plauen) und dass der Raum Freising / Erding nicht noch weiter verdichtet werden darf.

Die Übereinstimmung mit dem LEP ist somit nicht gegeben. (TD)

Antrag: Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern darf nicht berücksichtigt werden, weil diese zu einem falschen Schluss kommt. Daneben wurden die dortigen Maßgaben nicht erfüllt. (TD)

Gegenargument: Die Frage muss erlaubt sein, ob es ethisch vertretbar ist, die Lebensbedingungen einer ganzen Region zum vermeintlichen Wohle „wirtschafts- und verkehrsstruktureller Belange“ zu opfern, insbesondere wenn die Betonung im LEP auch auf „gesund“ liegt. Tatsache ist, dass der Bau einer 3. Bahn die Lebensbedingungen in den Landkreisen Freising, Erding, Dachau und darüber hinaus durch den Anstieg an Lärm und Abgasen insbesondere hinsichtlich der Gesundheit erheblich verschlechtern wird, während die prognostizierten positiven Auswirkungen für Bayern aufgrund vieler Unsicherheitsfaktoren (Wirtschaftslage/ Arbeitsplätze (bereits Einstellungsstopp bei der Lufthansa – Bericht: www.welt.de vom 25. Juni 2008), Entwicklung Luftverkehr allgemein) völlig vage sind. (BIA)

Antrag: Zumindest gleichwertige Bewertung der „gesunden“ Lebensbedingungen mit den wirtschaftlichen Aspekten, keine Überordnung. (BIA)

1.3.3 Raumverdichtung

Einwand: Durch die 3. Startbahn werden Voraussetzungen geschaffen, die München und das nähere Umland zu einer Megalopolis werden lassen mit all ihren schädlichen Auswirkungen, wie z. B. einer ungeheuren Raumverdichtung, stark überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen und Umweltschäden.

Erwiderung: Eine 3. Start- und Landebahn des Flughafens München führt nicht zu einer übermäßigen Raumverdichtung, sondern erhöht lediglich die Standortattraktivität der Metropolregion und ihres Umlandes. Diese Wirkung entspricht den Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogrammes Bayern und des Regionalplans München. In ihrer Landesplanerischen Beurteilung für die 3. Start- und Landebahn vom 21.02.2007, S. 18, weist die

Regierung von Oberbayern insbesondere auf LEP A I 6.2 (Z) und RP 14 A I 1.2.3. (G) hin. Die Auswirkungen des Vorhabens, einschließlich der notwendigen Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Antragsunterlagen beschrieben.

Gegenargument:

Die Argumentation der FMG, die 3. Bahn führe nicht zu einer übermäßigen Raumverdichtung sondern erhöhe lediglich die Standortattraktivität, ist nicht schlüssig: wenn die Attraktivität erhöht wird, dann wird auch eine Verdichtung folgen mit allen ihren Folgen.(TD)

Antrag: Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern darf nicht berücksichtigt werden, weil diese zu einem falschen Schluss kommt. Daneben wurden die dortigen Maßgaben nicht erfüllt. (TD)

1.3.4 Strategische Umweltprüfung

2. Planrechtfertigung/Luftverkehrsprognose

2.1 Planrechtfertigung und Bedarf

2.1.1 Planrechtfertigung

Einwand: Es fehlt bereits die erforderliche Planrechtfertigung des geplanten Vorhabens. Dieses ist in der konkreten Situation weder erforderlich noch geboten. Das für 2020 prognostizierte Flugaufkommen erscheint mir deutlich überhöht.

Erwiderung: Die Antragsbegründung verdeutlicht in Kapitel B VI, dass das Vorhaben geeignet und vernünftigerweise geboten ist, den festgestellten Bedarf zu decken (Planrechtfertigung). Die Höhe dieses Bedarfs wird im Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ auf Basis detaillierter Analysen und wissenschaftlich fundierter Prognosen ermittelt und im Einzelnen begründet.

Gegenargument: Die der Planrechtfertigung zugrunde liegende, wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose ist bereits ein Jahr nach der Erstellung hoffnungslos überholt. Weder wurden der gravierende Ölpreisanstieg, noch die Finanzkrise und die davon ausgelöste weltweite Wirtschaftskrise in die Prognose eingearbeitet. Diese Probleme werden den Luftverkehr nachhaltig auf viele Jahre massiv negativ beeinflussen und haben demzufolge auch großen Einfluss auf die Bedarfsberechnung für das Fluggastaufkommen. (DH)

Antrag: Die Bedarfsberechnung ist umgehend von wirtschaftlich unabhängigen Gutachtern zu aktualisieren. Zwischenzeitlich ist das Planfeststellungsverfahren zu stoppen.(DH)

2.1.2 Plausibilität der Luftverkehrsprognose

Einwand: Das Gutachten für den angeblichen Bedarf einer dritten Startbahn steht auf tönernen Füßen. Die den Prognosen zugrunde liegenden Zahlen sind zum Teil bereits heute überholt und widerlegt, zum Teil handelt es sich um zweckoptimistische Schönfärbereien. **Erwiderung:** Das Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ stellt auf Basis detaillierter Analysen und wissenschaftlich fundierter Prognosen dar, dass die Luftverkehrsnachfrage im Jahr 2020 eine Höhe erreichen wird, die nur mit Hilfe eines Koordinationseckwertes von mindestens 120 Bewegungen pro Stunde befriedigt werden kann. Dabei berücksichtigt das Gutachten auch Faktoren, die sich negativ auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken können, wie etwa künftige Klimaschutzmaßnahmen, den Ausbau von Konkurrenzflughäfen oder – über Sensitivitätsrechnungen – ein niedrigeres Wirtschaftswachstum und höhere Treibstoffkosten als in der Hauptrechnung angenommen. Die Prognose für den Prognosehorizont 2020 wurde aufgrund von Basisdaten aus dem Jahr 2004 erstellt und auf der Grundlage der Jahresdaten 2006 überprüft und aktualisiert.

Gegenargument: Die Jahresdaten 2006 sind aufgrund der rasanten Entwicklung in eben diesen Bereichen (Ölpreis, Wirtschaftskrise, Klimaschutzmaßnahmen) längst überholt.(BIA)

Antrag: Erneute Aktualisierung der Daten und Überprüfung der Luftverkehrsprognose(BIA)

Gegenargument: Das zugrunde liegende Prognosegutachten der Fa. Intraplan ist stark anzuzweifeln und geht von unrealistischen Voraussetzungen aus, wie z.B. ein Wirtschaftswachstum in Deutschland von 1,8% p.a. bis zum Jahr 2020, ein Weltwirtschaftswachstum von 3% p.a., stabile Ticketpreise bis 2020, eine Reduzierung der Treibstoffkosten um 6%.

Alle Fakten, die schon abzusehen waren, und die die Schönfärbereien in dem Gutachten beeinträchtigen würden, wurden nicht ausreichend berücksichtigt oder schlichtweg ignoriert. So ist

der Ölpreis heute schon um einiges höher als angenommen mit der Folge, dass auch die Ticketpreise bereits gestiegen sind (z.B. durch erhobene Kerosinzuschläge) und noch weiter steigen werden (z.B. durch den kommenden Emissionshandel auch für den Flugverkehr, allein Lufthansa rechnet mit Mehrkosten von 100 Mio € p.a.). Ebenso wird das stetig wachsende Klimabewusstsein der Bevölkerung, die Zunahme der Passagierzahlen (z.B. Billigflugverkehr) stark beeinträchtigen. Das prognostizierte Wirtschaftswachstum für Deutschland von 1,8% p.a. wird selbst in dem „Boomjahr“ 2008 mit nur 1,7% nicht erreicht, für 2009 ist bestenfalls mit Nullwachstum zu rechnen. Für 2010 wagt, wegen der sich anbahnenden weltweiten Rezession, niemand eine Prognose. Die bereits 2007 begonnene Finanzkrise schlägt nunmehr voll auf die Realwirtschaft durch. In vielen Branchen werden Kostenreduzierungsprogramme aufgelegt und die Produktion gekürzt mit z. Teil gravierenden finanziellen Einbußen für die Beschäftigten (Kurzarbeit oder Entlassungen). Es ist naiv anzunehmen, dass dies keinen beträchtlichen Einfluss auf das Fluggastaufkommen haben wird. So stagnieren oder sinken bereits die Fluggastzahlen und das Frachtaufkommen. Die IATA meldet für September 2008 einen Rückgang von 2,9% für Fluggäste und von 7,7% für den Frachtverkehr.

Alle diese Fakten belegen, dass die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Luftverkehrsprognose wenig plausibel ist. (DH)

Antrag: Es muss unbedingt ein neues Luftverkehrsgutachten, diesmal von wirtschaftlich unabhängigen Gutachtern, erstellt werden, das auch wirklich die gegebene weltweite wirtschaftliche Situation ausreichend berücksichtigt. (DH)

2.1.3 Wachstum des Passagieraufkommens im Planungsfall

Einwand: Das für 2020 prognostizierte Flugaufkommen ist deutlich zu hoch. Laut Gutachten beträgt die mittlere jährliche Zuwachsrate 4,7 %. (s. S. 119 Luftverkehrsprognose). Die Wachstumsraten in der gesamten EU betragen in den Jahren 1990-2003 lediglich 4,7 % pro Jahr – unter Berücksichtigung der dynamischen Globalisierungstendenzen.

Erwiderung: Das Gutachten "Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München" vom Juni 2006 hatte für den Zeitraum 2004 bis 2020 eine mittlere jährliche Zuwachsrate im Passagierverkehr von 4,7 % prognostiziert. Bei Überprüfung der Prognose im Jahr 2007 hat sich für den verkürzten Zeitraum 2006 bis 2020 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 4,5 % p.a. ergeben. Mit beiden Werten liegt die Luftverkehrsprognose für München im Bereich vergleichbarer Prognosen internationaler Luftverkehrsorganisationen und Flugzeughersteller für das europa- bzw. weltweite Passagierwachstum. Dies ist insofern schon ein gewisser Trendbruch hin zu einer konservativeren Einschätzung, als der Flughafen München in der Vergangenheit (1992 bis 2006) mit 7,0 % p.a. eine erheblich höhere durchschnittliche Wachstumsrate im Passagieraufkommen verzeichnet hat als der Durchschnitt der deutschen bzw. europäischen Verkehrsflughäfen (4,8 % bzw. 5,1 %) (Abschnitt B3.1-1). Auch im Jahr 2007 lag die Wachstumsrate mit +10,4 % wieder erheblich über dem prognostizierten Wachstumstrend.

Gegenargument: (Quelle: www.aero.de/news, © dpa / 20.10.2008) Das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland hat sich nach Angaben der Deutschen Flugsicherung im dritten Quartal 2008 abgeschwächt. Von Juli bis Ende September gab es nur noch ein Plus von 1,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, wie die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mitteilte. In den drei Monaten kontrollierte die DFS 862 798 Flüge. In den ersten neun Monaten des Jahres stieg die Zahl der kontrollierten Flüge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um drei Prozent auf mehr als 2,4 Millionen. Der Flughafen München verzeichnet ein Minus von 0,7 Prozent. Diese Zahlen belegen deutlich, dass die gestiegenen Ölpreise, der Emissionshandel sowie die Wirtschaftskrise Auswirkungen zeigen. Zudem sollte klar sein, dass der Luftverkehr nicht unbegrenzt wachsen kann, sondern irgendwann ans Limit kommt. (BIA)

Antrag: Entsprechende Anpassung der Luftverkehrsprognose(BIA)

Gegenargument: Es gibt keinen Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn. Es gibt nur einen Wunsch von FMG und Lufthansa eine 3. Bahn zu bauen um noch mehr Flugverkehr aus allen Teilen Europas ins Erdinger Moos zu locken und damit noch größere Geschäfte machen zu können.

Das für 2020 prognostizierte Passagieraufkommen besteht zu 45% aus Umsteigern, die originären Passagiere aus dem bayerischen Raum (also die Ein- und Aussteiger) machen nur 31,8 Mio. aus. Die derzeitige Kapazität des Flughafens (2 Bahnen) von 42,8 Mio. reicht also bei weitem aus um die regionalen Bedürfnisse zu befriedigen, dafür ist also keine weitere Start- und Landebahn erforderlich. Die Zahl der Umsteiger hängt einzig und allein von der Unternehmenspolitik der Lufthansa und der FMG ab, und kann je nach deren Willen und Geldeinsatz praktisch jede Größe annehmen. Eine rationale Beurteilung dieser 45% des Bedarfs ist daher nicht möglich. Es ist nicht hinnehmbar, dass Firmeninteressen über die Interessen der Bevölkerung gestellt (DH) werden.

Antrag: Nachdem für 45% des prognostizierten Passagieraufkommens kein öffentliches Interesse besteht ist das Planfeststellungsverfahren einzustellen.(DH)

2.1.4 Wachstum im Prognosenufall

Einwand: Der Flughafen (MUC) wächst auch ohne eine 3. Start- und Landebahn. Laut den Planfeststellungsunterlagen erhöht sich die Zahl der Passagiere auch ohne die 3. Start- und Landebahn von 30,8 Mio. Fluggästen (2006) auf 42,8 Mio. im Jahr 2020 (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 57,3 Mio.). Die Flugbewegungen würden ohne 3. Bahn von 411.000 (2006) auf 479.000 im Jahr 2020 steigen (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 607.000).

Erwiderung: Die Planungen der Flughafen München GmbH entsprechen dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP). In LEP Nr. B V 1.6.1 (Z) heißt es: "Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden." Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben rechtfertigt sich durch das von der Luftverkehrsprognose ermittelte Verkehrsaufkommen, das auf dem Flughafen München im Planungsfall abzuwickeln sein wird. Dieses Verkehrsaufkommen kann ohne Ausbau, wie beantragt, nicht bewältigt werden.

Gegenargument: Fast die Hälfte (45%) des in der Luftverkehrsprognose ermittelte Passagieraufkommen hängt von der Unternehmenspolitik der Lufthansa und der FMG ab. Mit noch größeren als bisher schon geplanten finanziellen Anstrengungen (z.B. Marketing Zuschüsse) dieser Unternehmen könnten noch mehr Airlines ins Erdinger Moos gelockt werden, das würde dann diesen Fremdanteil (Umsteiger) weiter erhöhen (damit könnte man dann auch ggfs. sogar eine 4. Bahn begründen). Die Gesamtzahl des prognostizierten Passagieraufkommens ist also eine willkürliche Größe.

Betrachtet man den 55%igen Eigenanteil am Passagieraufkommen, also die Ein- und Aussteiger aus dem bayerischen Raum, so kann dieser leicht mit den vorhandenen 2 Bahnen bewältigt werden und nimmt davon nur 75% der Kapazität in Anspruch. Es stünden dann immer noch 25% für die Abwicklung von Umsteigern zur Verfügung.

Die Planungen der Flughafen München GmbH sind, entgegen der Aussage der FMG, in keiner Weise mit dem Landesentwicklungsprogramm zu vereinbaren. Dort heißt es gleich in der ersten Leitlinie: „Das Leitziel bayerischer Landesentwicklungspolitik: Erhaltung und Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen“. Wir Bürger im Flughafenumland fordern nichts anderes als dass diese Leitlinie auch für uns gilt. (DH)

Antrag: Nachdem die geplante 3. Start- und Landebahn für die bayerische Region nicht erforderlich ist und die erwarteten negativen Auswirkungen für das Flughafenumland in eklatantem Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm stehen, beantragen wir die Planungen bzw. das Planfeststellungsverfahren sofort zu stoppen und einzustellen.(DH)

Gegenargument/ Antrag: Punkt. 2.1.4 und 1.1.3 (BIA)

2.1.5 Funktion als internationales Drehkreuz laut LEP

Einwand: Ich wehre mich entschieden dagegen, dass ein internationales Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von 45% entstehen soll. Es kann nicht die Aufgabe des Flughafen Münchens sein, komfortable Umsteigemöglichkeiten für außerhalb Bayerns ansässige Fluggäste zur Verfügung zu stellen. Um den Flugbedarf der südbayerischen Bevölkerung abzudecken, reichen die bestehenden zwei Start- und Landebahnen vollkommen aus. **Erwiderung:** "Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden." (LEP Nr. B V 1.6.1 (Z)). In der Begründung dieses Ziels wird die nationale, europäische und internationale Dimension des Flughafens München unterstrichen:

"Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln." Das zur Planfeststellung beantragte Ausbauvorhaben entspricht diesen Anforderungen und rechtfertigt sich aus der mit der Luftverkehrsprognose nachgewiesenen Luftverkehrsentwicklung/Luftverkehrsnachfrage auf dem Verkehrsflughafen München.

Gegenargument:

Die zitierten Ziele und Begründungen des LEP fordern weder eine dritte Start- und Landbahn noch die Umwidmung zum Umsteiger-Flughafen.

Nach dem Ziel soll lediglich 'langfristig' 'Vorsorge getroffen' werden; der Inhalt einer Begründung ist kein verbindliches Ziel. Vorrangig und aktuell soll dagegen die Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns bzw. Südbayerns sichergestellt werden. Dementsprechend ist der Anteil an Umsteigern, die aus anderen Teilen der Republik und aus anderen Ländern kommen, zurückzufahren. Dann reicht auch wieder die Kapazität der zwei Bahnen.(TD)

Antrag: Vor einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

2.1.6 Wachstum MUC im Verhältnis zu anderen Flughäfen

Einwand:

- Das von der Fa. Intraplan prognostizierte Wachstum in MUC ist überdurchschnittlich im Vergleich zum Wachstum in Frankfurt und Berlin und geht zu Lasten anderer Flughäfen.
- Für die Bürger und die Wirtschaft ist es wichtig, dass ein leistungsfähiger Flughafen in der Region besteht. Es kann nicht in ihrem Sinne sein, dass der Flughafen München den anderen Flughäfen in der näheren Umgebung Konkurrenz macht, indem er deren Kapazitäten zu sich heranzieht.

Erwiderung: Die Funktion und die Dimensionierung des Flughafens München wird vom Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sowie dem Flughafenkonzept der Bundesregierung umrissen. In der Begründung zu LEP B V 1.6.1 (Z) heißt es: "Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln." Da die beiden "Primary Hub-Flughäfen" Deutschlands, Frankfurt und München, zunehmend an ihrer Kapazitätsgrenze operieren, ist für beide Flughäfen ein Ausbau erforderlich, um die sich auch in Deutschland dynamisch entwickelnde Luftverkehrsnachfrage abwickeln zu können. Im Masterplan der Initiative Luftverkehr aus dem Jahr 2006 (S. 43) heißt es dazu: "Die Erhaltung und Weiterentwicklung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland hängt in hohem Maße davon ab, dass diese beiden Flughäfen [Frankfurt und München] bedarfsgerecht ausgebaut werden. Sonst werden der Umsteigeverkehr und Teile des Frachtverkehrs über andere europäische und außereuropäische Drehkreuze abfließen."

Gegenargument:

Der Inhalt der Begründung zum LEP ist kein verbindliches Ziel. Die Drohung, dass „der Umsteigerverkehr und Teile des Frachtverkehrs über andere europäische und außereuropäische Drehkreuze abfließen“ könnten, zeigt, dass die Welt nicht zusammenbricht, wenn weder Frankfurt noch München ausgebaut werden – dann wird der Flugverkehr lediglich in anderen Ländern durchgeführt. Es geht somit ausschließlich um Wettbewerb und um das gegenseitige Abjagen von Anteilen.

Es wird ja auch eingeräumt, dass es eine Flughafenplanung nicht gibt (BY, D, EU).

Dem Masterplan der Initiative Luftverkehr muss / darf keinerlei Bedeutung zugemessen werden (s. daran Beteiligte). (TD)

Antrag: Vor einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

Gegenargument: Das zitierte Flughafenkonzept der Bundesregierung befindet sich im Umlauf der Anzuhörenden. Es ist somit kein gültiges, geschweige denn verbindliches Dokument.

Soweit seitens FMG aus diesem Entwurf eines Konzeptes zitiert wird, der Ausbau MUC zu einem zweiten HUB werde gefordert, so entspricht dies lediglich dem Lobbytext, der einem überforderten Verkehrsminister untergeschoben wurde. Der zweite Teile des Entwurfs eines Konzeptes, nämlich die

Anlage 1, räumt hingegen u.a. der Substituierung von Kurzstreckenflügen durch Bahnfahrt eine klare Priorität ein. Auf dieser Basis könnten in MUC ohne große Anstrengungen 70000 Flugbewegungen eingespart werden. Unter der Maßgabe des Planungsnullfalles und der zuvor genannten Einsparung, reichen die bestehenden 2 Bahnen für jeden überschaubaren Zeitraum aus. (RP)

Antrag: Der Ausbauantrag der FMG ist abzulehnen. (RP)

Gegenargument:

Die Bezugnahme sowohl auf den LEP als auch den Masterplan der Initiative Luftverkehr kann als Begründung in diesem Verfahren hier nicht dienen.

Umsteigeverkehr ist nicht im Sinne des LEP, der Abfluss des Frachtverkehrs ist durch den Ausbau des Flughafens Leipzig – Zitat: ‚Dem weiteren Ausbau der Region Leipzig/Halle zu einem internationalen Luftfrachtzentrum steht rechtlich nichts mehr im Wege.‘

(<http://www.airliners.de/news/artikelseite.php?articleid=15837>) bereits geplant.

(CG)

Antrag: Erneute, aber unabhängige und die veränderte Kapazitätssituation berücksichtigende Untersuchung von Frachtverkehr und Umsteigerentwicklung, wobei auch die mangelhaften Infrastrukturbedingungen und Belastungen rund um den Flughafen berücksichtigt werden müssen. Unabhängige Überprüfung der Vorgaben für den Gutachter. (CG)

2.1.7 Nachfrageentwicklung durch Low-Cost-Verkehr

Einwand: Der Bedarf für eine weitere Startbahn wird zudem aus Gewinnmaximierungsgründen künstlich erzeugt durch den Ausbau des Billigfliegersektors; jeder achte Fluggast in München reist inzwischen mit einer Billig-Airline, neun solche Airlines fliegen täglich von München aus 60 Ziele an.

Erwiderung: Der beantragte Ausbau des Flughafens München ist durch den von ihm zu befriedigenden Verkehrsbedarf gerechtfertigt. Im Übrigen unterliegt die FMG generell einer Betriebspflicht und darf keine Fluggesellschaften abweisen. Auf die Vergabe von Slots an die Fluggesellschaften hat die FMG keinen Einfluss. Slots werden vom Flughafenkoordinator Deutschland zentral für alle koordinierungspflichtigen Flughäfen vergeben (Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft). Auf die Preisgestaltung der Luftverkehrsgesellschaften kommt es in diesem rechtlichen Zusammenhang nicht an. Entscheidend ist vielmehr, ob die Luftverkehrsgesellschaften die Start- und Landeentgelte sowie die Abfertigung bezahlen.

Gegenargument: Der Flughafen München setzt offensichtlich weiterhin auf Billigfluggesellschaften. So nahm der Low-Cost –Verkehr im Jahr 2007 um 20,6% zu und hatte am Gesamtpassagieraufkommen bereits einen Anteil von 16,3% (2006: 15 %). Gerade weil die Notwendigkeit des Ausbaus mit dem Verkehrsbedarf begründet wird, ist der stark gestiegene Anteil an Billigfluggesellschaften genauer zu betrachten.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Aktien dieser Gesellschaften stark auf Konjunkturänderungen reagieren und daher stark schwanken. Insbesondere Preisschwankungen beim Ölpreis können sich auswirken, da sich die Kosten der Billigflieger für Kerosin auf rund die Hälfte aller Ausgaben summieren! Obwohl sich aber die Kerosinpreise in letzter Zeit nahezu halbiert haben, profitieren die Billig-Airlines nicht davon! So sind die Aktienkurse von Ryanair und Easyjet um gut 60 Prozent gefallen, die Titel von Air Berlin sackten gar um über 80 Prozent ab - trotz des fallenden Ölpreises dümpeln die Titel nahezu unverändert auf diesen Tiefständen! Ein Ende dieser Krise ist nicht in Sicht, da der Ölpreis weiterhin heftig schwankt und nach der Opec-Ankündigung, die Produktion zu drosseln, jederzeit wieder kräftig zulegen kann. Das gefährdet laut dem Handelsblatt das ohnehin schwache Erholungspotenzial dieser Airline-Titel. Dazu kommt, dass die etablierten Airlines vom Modell der Low-Cost-Carrier gelernt haben. Auch die Linienflieger halten ihre Kosten stärker im Zaum und wollen mit Kampfpreisen Marktanteile zurückerobern. Das heizt den Konkurrenzkampf unter allen Fluggesellschaften kräftig an. Der Handlungsspielraum für die Kostendrucker wird eng, da die Stellenschrauben weitgehend ausgereizt wurden (Quelle: <http://www.handelsblatt.com/finanzen/bullebaer/billigflieger-der-schoene-schein-truegt;2068401>, vom 21.10.2008). Die Quartalszahlen von Ryanair sind ein weiterer Beleg dafür, wie sehr die Fluglinien derzeit unter Druck stehen: Europas größter Billigflieger Ryanair hat im abgelaufenen Quartal einen unerwartet kräftigen Gewinneinbruch erlitten. Das Nettoergebnis ist um 31 Prozent gefallen (Quelle:

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/ryanair-gewinn-stuerzt-ab;2078792>
vom 03.11.2008).

Das zeigt, dass selbst vermeintlich etablierte Billigfluggesellschaften schnell vor dem Konkurs stehen können und der gesamte Sektor offensichtlich keine dauerhafte Zukunft hat. Wenn diese Gesellschaften wegbrechen, bedeutet das einen deutlich sinkenden Bedarf, der natürlich umso höher zu Buche schlägt, je größer der Low-Cost-Anteil am jeweiligen Flughafen ist. Zudem scheint aufgrund der Gewinneinbrüche die angeblich ausschlaggebende gesicherte Zahlung der Start- und Landeentgelte sowie der Abfertigung dieser Gesellschaften auf Dauer mehr als fraglich. (BIA)

Antrag: Berücksichtigung der Krise des Low-Cost-Sektors und entsprechende Konsequenzen/Korrekturen bei den Passagierprognosen (BIA)

2.1.8 Marketingmaßnahmen

Einwand:

- Das Wachstum des Luftverkehrs am Flughafen München ist künstlich erzeugt. Das Tanken bei Langstreckenflügen wird am Flughafen bezuschusst.
- Die massiven Subventionen des Flugverkehrs am MUC (Marketingzuschuss, Befreiung Kerosinsteuer etc.) werden so in der Zukunft nicht haltbar sein. Das wird erhebliche Auswirkungen auf die Preise und damit auf die Nachfrage und den Bedarf haben.

Erwiderung: Die FMG ist eine Gesellschaft, die nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird. Der Einsatz verschiedener Marketingmaßnahmen ist im Wettbewerb der Flughafenbetreiber üblich. Die Marketingstrategie der FMG fokussiert dabei im Wesentlichen auf den für den Standort Bayern mit seiner stark exportorientierten Wirtschaft wichtigen Langstreckenverkehr. Im Ergebnis fördert das Marketingkonzept den Anteil größerer und effizienterer Flugzeugmodelle und trägt damit auch dazu bei, die Luftverkehrsinfrastruktur in ihrer Ausnutzung zu optimieren. Das Marketingkonzept der FMG hat auf das globale Luftverkehrsaufkommen insgesamt keinen Einfluss.

Gegenargument:

Wenn die Antragstellerin nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird, dann sollte sie auch nicht länger öffentliche Mittel beanspruchen und die ausgereichten Darlehen nebst Verzinsung umgehend zurückzahlen.

Dann sollte sie auch für die insgesamt durch den Betrieb des Flughafens anfallenden Kosten und Folgekosten aufkommen.

Dann liegt ihr Interesse am Ausbau auch nicht im öffentlichen Interesse und es überwiegen schon von daher die Interessen der Betroffenen (keine weitere Lärmzunahme, keine weiteren Schadstoffe in der Luft, ...).

Daneben: Laut StMWIVT trägt der Kerosinzuschuss dazu bei, „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.“ Die Subvention sei nötig „Zur Stabilisierung und Dynamisierung in diesem Verkehrsegment.“ (Freisinger Tagblatt vom 24.05.2007).

Ein mit solch massiven Mitteln erzeugter Bedarf ist kein echter Bedarf und schon gar nicht ein Bedarf, der zu ganz erheblichen gesundheitsschädlichen Mehrbelastungen vieler Menschen führen darf.

Daraus folgt, dass München auf Dauer „am Tropf“ hängen und dem Steuerzahler zur Last fallen wird; dass es sich bei den Mitteln um staatliche Mittel handelt (nicht um Mittel der FMG), und dass München noch kein etablierter Hub ist. (TD)

Antrag: Es muss ein neues Bedarfsgutachten angefertigt werden, welches den Bedarf ermittelt, der übrig bleibt, wenn alle Subventionen und sonstigen Vergünstigungen des Flugverkehrs herausgerechnet sind, und der Flughafen allein mit den Einnahmen aus dem Luftverkehr (Lande- und Startgebühren, ...) auskommen muss (Vorsorge, dass die nicht gedeckten Kosten des Flughafens zu keiner Zeit dem Steuerzahler zur Last fallen). (TD)

2.1.9 Angeblicher Bedarf für 4. Start- und Landebahn

2.1.10 Langfristperspektive des Luftverkehrs

Einwand:

- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich es für kurzfristigen Größenwahn halte, trotz sinkender Ölvorräte den Flugverkehr steigern zu wollen.

• Fehlende bzw. falsche Langfristplanung zum Luftverkehrsaufkommen: Derzeit und auch in der Zukunft stehen keine Antriebstechniken im Luftverkehr zur Verfügung, die nicht auf Erdöl angewiesen sind. Nach heutigen Erkenntnissen wird es deshalb spätestens in 15 Jahren zu einem verstärkten Verteilungskampf von Erdölprodukten (hier Kerosin) kommen.

Erwiderung: Aus dem Gutachten "Luftverkehrsprognosen 2020" ergibt sich, dass eine 3. Start- und Landebahn zur Abwicklung der prognostizierten Nachfrage im Jahr 2020 erforderlich ist. Der gewählte Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt. Nach den vorliegenden Prognosen stehen auch nach dem Jahr 2020 für den Luftverkehr in ausreichendem Maße Mineralölprodukte zur Verfügung. Eine etwa durch eine Verknappung des Ölangebots eintretende Erhöhung des Kerosinpreises ist in der Prognose und in der ergänzenden Sensitivitätsbetrachtung berücksichtigt.

Gegenargument: Prognosen sind bekanntlich immer dann besonders schwierig, wenn sie sich auf die Zukunft beziehen. Die eingetretene Entwicklung der Weltwirtschaft und Finanzwirtschaft im Gefolge nicht zuletzt der Ressourcenverknappung machen deutlich, dass die Luftverkehrsprognose bestenfalls die Qualität eines Blickes in die Kristallkugel hat. (RP)

Antrag: Wie die Darlegungen zum Prognosenullfall aufzeigen, verfügt der Flughafen über ein beträchtliches Wachstumspotential bis 2020. Verbunden mit einem Konzept zur Reduzierung der Kurzstreckenflüge lassen sich alle Ziele im Sinne eines qualitativen Wachstums realisieren. Der Antrag auf eine 3. S/L-Bahn ist abzulehnen. (RP)

2.2 Methodik der Luftverkehrsprognose

2.2.1 Nachvollziehbarkeit der Luftverkehrsprognose

Einwand:

- Die Methodik der Bedarfsprognose ist nicht nachvollziehbar.
- Es wurde das vom üblichen Standard abweichende "Gesamtverkehrsmodell" angewandt, das somit nicht validiert ist. Es erlaubt auch nicht, die Ergebnisse nachzuprüfen.

Erwiderung: Die Fragestellung "Prognose MUC" ist komplex. Wie im Gutachten detailliert erläutert wird, ist sie abhängig unter anderem von - der Entwicklung der Bevölkerung und Bevölkerungsstruktur, - der Entwicklung der Wirtschaft der Quell- und Zielgebiete, - der landseitigen Verkehrsanbindung, - der luftseitigen Verkehrsangebote, - der Entwicklung der Luftverkehrspreise, - der Konkurrenzsituation mit benachbarten Flughäfen beim Originärverkehr, - der Konkurrenzsituation mit anderen Hub-Flughäfen beim Umsteigeverkehr. Jede dieser Einflussgrößen ist zu berücksichtigen, sonst ist die Prognose nicht vollständig und fehlerhaft und würde z.B. von der Rechtsprechung als unzulänglich beurteilt. Jede dieser Einflussgrößen erfordert eine entsprechende Umsetzung im Prognosemodell sowie eine Vielzahl von Eingangsdaten. Nur mit einem computergestützten Rechenmodell, das eine Vielzahl von Rechenoperationen mit einer Vielzahl von Einzeldaten durchführen kann, kann die Aufgabe bewältigt werden. Wie bei den Verkehrsmodellen, die bei Planungen im Straßenverkehr, Schienenverkehr und beim ÖPNV verwendet werden, sind die Prognosen für Außenstehende in dem Sinne nicht nachvollziehbar, dass die Ergebnisse nicht „nachgerechnet“ werden können, weil sie sich aus einer großen Zahl von Einzeldaten und Rechenschritten zusammensetzen. Um dennoch das Prognosemodell soweit als möglich transparent zu halten, sind folgende Maßnahmen ergriffen worden: - eine ausführliche Darstellung und Begründung der Methodik (Abschnitt A3, Anhang 1, insgesamt 45 Seiten); - eine detaillierte Beschreibung und Begründung der Prognoseprämissen mit entsprechenden Quellenangaben (Kapitel B.2, 30 Seiten); - eine detaillierte Darstellung von Eingangsdatensätzen, zum Beispiel Verkehrsaufkommen (Abb. A5-2 und B3-4) und Marktanteile (Abb. A5-4, A5-5) von MUC differenziert nach einzelnen Stadt- und Landkreisen; - die Darstellung der Wirkungsrichtung und grundsätzlichen Bedeutung jeder einzelnen Variable für die Prognose (Abschnitt A4, und B2, insgesamt 51 Seiten); - die Herleitung der Prognose nach Bestimmungsfaktoren bzw. Bereichen daraus, wodurch die hauptsächlichen „Treiber“ der Prognose erkennbar sind (Abschnitt A5.1.6, A7.3, B3.1.2 und B4.1, insgesamt ca. 15 Seiten); - Sensitivitätsrechnungen zu einzelnen prognoserelevanten Faktoren (Abschnitt A5.4 und B3.4). Trotz der Komplexität des Modells ist daher die Transparenz hoch, so dass eine Beurteilung der Qualität der Prognosen auch durch Außenstehende möglich ist.

Gegenargument :

Die Erwiderung der Flughafen GmbH auf den Einwand, dass die Methodik der Bedarfsprognose nicht nachvollziehbar ist, bleibt unbefriedigend, weil sie am Kern des Einwandes vorbei geht und das aufgezeigte Problem nicht beantwortet.

Die Begründung, dass „die Prognosen für Außenstehende nicht nachvollziehbar“ seien, „weil sie sich aus einer großen Zahl von Einzeldaten und Rechenschritten zusammensetzen“, ist nicht hinnehmbar. Wenn die Intraplan Consult GmbH eine Luftverkehrsprognose für MUC für das Jahr 2020 im Auftrag der FMG errechnet hat, dann muss die dafür verwendete Methodik dem Auftraggeber und auch der Planfeststellungsbehörde so erläutert werden, dass diese Ergebnisse nachvollziehbar sind. Oder soll die Regierung von Oberbayern über den Bau einer 3. Start- und Landebahn mit nachgewiesenen immensen Auswirkungen auf die betroffenen Menschen und die Umwelt entscheiden, ohne die Bedarfsschätzung nachprüfen zu können ?? Ein solches Vorgehen ist in einem demokratischen Rechtsstaat, wo die gewählte Regierung die Interessen der gesamten Bevölkerung zu vertreten hat und Einzelansprüche von Gruppen oder Unternehmen im Hinblick auf das Gesamtwohl sorgfältig gegeneinander abzuwägen hat, nicht zu dulden ! Den gleichen Anspruch auf Nachvollziehbarkeit hat der betroffene Bürger im Rahmen des Anhörungsverfahrens. (MB)

Antrag : Ich beantrage, dass die FMG als Antragstellerin die Planfeststellungsbehörde vollständig und rückhaltlos über das Prognoseverfahren, die Datengrundlagen und die Rechenschritte informiert, so dass die angegebenen Prognosewerte der Passagierzahlen, der Luftfracht und der Flugbewegungen für MUC im Jahre 2020 überprüfbar und nachvollziehbar werden. Ebenso sollen die interessierten betroffenen Bürger in geeigneter Form informiert werden. (MB)

2.2.2 Prognosezeitraum

Einwand:

- Mit dem Prognosejahr 2020 wurde ohnehin ein zu kurzer Prognosezeitraum gewählt.
- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil die Unfähigkeit zur langfristigen Bedarfsplanung erwiesen ist.

Erwiderung: Ein Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 2.1.10. (RP)

2.2.3 Prognosesicherheit bis 2020

Einwand: Eine sichere Prognose bis 2020 ist fachlich generell nicht möglich.

Erwiderung: Jede Aussage über die Zukunft ist mit Unsicherheiten behaftet. Ein Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt. In der Luftverkehrsprognose ist in Ergänzung zu den für den Flughafen München prognostizierten Verkehrszahlen eine Synopse anerkannter nationaler und internationaler Luftverkehrsprognosen zu Vergleichszwecken enthalten.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 2.1.10. (RP)

2.2.4 Umsteigepassagiere werden als zwei Passagiere gezählt

Einwand: Ich kann nicht nachvollziehen, weshalb Umsteiger als 2 Passagiere gezählt werden.

Erwiderung: Der Anflug mit einem Luftfahrzeug und der Weiterflug mit einem anderen Luftfahrzeug sind zwei getrennte Vorgänge, die getrennt erfasst werden müssen: Die Flughafenanlage wird durch den Passagier zweimal in Anspruch genommen und zwar bei der Ankunft und beim Abflug. Es handelt sich um eine in der internationalen Verkehrsstatistik übliche Zählweise, die an jedem Flughafen, aber auch z.B. vom Statistischen Bundesamt angewendet wird.

Gegenargument: Vor diesem Hintergrund ergeben sich 4 Passagiere je Umsteiger, denn in aller Regel kommt er auf dem gleichen Weg zurück. Man darf die Anzahl der prognostizierten Umsteigerpassagiere getrost durch vier dividieren (mit einem Abschlag für solche, die auf anderen Wegen an ihren Ausgangspunkt zurückfliegen) um den statistischen Passagier auf die Währung Mensch zurückzuführen. Dieser löst zwar 4 Flugbewegungen aus, bleibt aber bei der Kapazitätsberechnung der z.B. der Terminals doch nur 1 Mensch.

Antrag: Es ist zu überprüfen, ob bei der Kapazität der Terminals die richtige statistische Größe verwendet wurde.

2.3 Eingangsdaten der Luftverkehrsprognose

2.3.1 Wirtschaftsentwicklung und Demographie

2.3.1.1 Annahmen zum Wirtschaftswachstum

Einwand:

- Das der Luftverkehrsprognose unterstellte durchschnittliche Wirtschaftswachstum ist bei Weitem zu hoch.
- Das Gutachten für die Notwendigkeit der 3. Start- und Landebahn geht von falschen Voraussetzungen aus: Das Wirtschaftswachstum in Deutschland soll jährlich bis 2020 um 1,8% steigen. Das Weltwirtschaftswachstum soll bis 2020 etwas über 3% liegen. Diese Prognosesicherheit ist unrealistisch, wie die Zahlen der Vergangenheit zeigen.

Erwiderung: Die Annahmen der Luftverkehrsprognose von 2006 zur Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbstätigkeit in Deutschland basieren auf den regionalisierten Strukturdatenprognosen von Ifo/BBR, die auch dem Bundesverkehrswegeplan von 2003 zugrunde lagen (Abschnitt A4.1). Seit Dezember 2006 liegt eine neue regionale Wirtschaftsprognose vor, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) erstellt wurde. Bezogen auf das gesamtdeutsche Wachstum liegt die Prognose des IWH mit durchschnittlich 1,8 % p.a. für den Zeitraum 2005-2020 im Spektrum vergleichbarer Prognosen. Mit Hilfe dieser neuen Daten wurden die Prognoseprämissen und -ergebnisse aus dem Jahr 2006 überprüft und aktualisiert. In gleicher Weise wurde mit den Prognoseprämissen bezüglich des Wirtschaftswachstums in Europa und dem Rest der Welt verfahren (Abschnitte B2, B3).

Gegenargument: Im Jahr 2007 betrug das Wirtschaftswachstum 2,4%, 2008 werden es nach Einschätzung des Kölner Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) im Oktober rund 1,7 Prozent werden. Damit lag man noch im Bereich der aktualisierten Prognosen. Allerdings kommt nach einer neuen Prognose der Europäischen Kommission vom 03.11.2008 das Wirtschaftswachstum in Deutschland nächstes Jahr zum Stillstand. Angesichts der Finanzkrise und eines Einbruchs der deutschen Exporte senkte die Kommission ihre Wachstumsprognose drastisch von 1,5 auf 0,0 Prozent. Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) teilte bereits mit, dass er mit dieser Vorhersage übereinstimme. Damit wird die Annahme in der Luftverkehrsprognose nicht nur vernachlässigbar, sondern drastisch unterschritten! Aus diesem Grund müssen die Daten dringend noch einmal überprüft und aktualisiert werden. (BIA)

Antrag: Korrektur der Annahmen der Luftverkehrsprognose von 2006 zur Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbstätigkeit in Deutschland aufgrund der neuen, schlechten Prognosen (BIA)

Gegenargument :

Die Erwiderung der FMG wiederholt nur die bereits veröffentlichten Fakten, welche Prognosen von welchen Institutionen übernommen wurden. Sie geht aber nicht auf die in den Einwendungen dargelegte Problematik ein, externe Daten und eigene nicht veröffentlichte Zahlen ohne Prüfung des Einflusses dieser Nachfrage beeinflussenden Variablen in einer zurückliegenden Basisperiode zu verwenden. Vielmehr werden diese Wirtschaftswachstumsdaten, ausgehend von einer (nicht veröffentlichten) Verkehrsmatrix der Jahre 2004 und 2006, linear zu Punktschätzungen bis zum Jahr 2020 fortgeschrieben, ohne die erheblichen Streuungen in der Vergangenheit und die Unsicherheiten der zukünftigen Entwicklung mittels Alternativprojektionen einzugrenzen.

Außerdem wird über die Art der Einwirkung des angenommenen Wirtschaftswachstums auf die Entwicklung der Passagierzahlen außer der verbalen Nennung der Elastizitäten nichts ausgesagt. Angesichts der jüngsten weltwirtschaftlichen Entwicklung, die auf eine globale Rezession längerer Dauer hinweist, ist eine grundsätzliche Überprüfung der aus heutiger Sicht überoptimistischen Wachstumszahlen dringend erforderlich. Eine mehrjährige Periode niedriger oder gar negativer Wachstumszahlen würde die angenommenen Zuwachsraten merklich reduzieren. (MB)

Antrag : Ich beantrage, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens neue Prognosen über die voraussichtliche Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, in Europa und in der übrigen Welt einzuholen. Durch diese qualifizierenden Analysen soll die Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH überprüft werden. (MB)

2.3.1.2 Annahmen zur demographischen Entwicklung

2.3.2 Infrastruktur und Luftverkehrsentwicklung

2.3.2.1 Ausbau anderer Flughäfen

Einwand: Die Prognose berücksichtigt nicht die Ausbaumaßnahmen konkurrierender Hub-Flughäfen in Deutschland, weltweit (z. B. Dubai) sowie der Star-Alliance (Frankfurt, Zürich, Wien).

Erwiderung: Der Ausbau anderer Flughäfen – insbesondere von Frankfurt, Berlin, Dubai, Prag und Wien – wird in der Luftverkehrsprognose bei der Erstellung der Netzmodelle Luft berücksichtigt (Abschnitt A4.4: Rahmenbedingungen bezüglich der Flughafen-Infrastruktur und der Konkurrenzsituation zwischen den Flughäfen).

Gegenargument: Es wird nicht bezweifelt dass sie in die Luftverkehrsprognose eingeflossen sind, sondern ob diese Parameter den jüngeren Erkenntnissen hinsichtlich der Dynamik des Staubsaugereffektes anderer HUB's entsprechen. Schon die Studie von Boston Consulting aus dem Jahre 2004 kommt hinsichtlich der künftigen weltweiten HUB-Struktur zu völlig anderen Ergebnissen. (R.P)

Antrag: Überprüfung aller Parameter durch einen wirklich unabhängigen Gutachter unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung und Erkenntnisse. (R.P)

2.3.2.2 Verbesserung des Flugangebots an anderen Flughäfen

Einwand: Unzureichend berücksichtigt wurde zudem der zunehmende Interkontinental-Verkehr auf den Flughäfen Stuttgart und Nürnberg.

Erwiderung: Verbesserungen des Flugangebotes (Punkt-zu-Punkt-Verkehre, unter anderem auch einzelne Interkontflüge, Low-Cost usw.) an anderen deutschen Flughäfen – z.B. Stuttgart, Nürnberg und Leipzig, aber auch Memmingerberg – fließen in die Luftverkehrsprognose 2020 ein (Abschnitte A4.4, B2.2).

Gegenargument/Antrag.: siehe Punkt 2.3.1. (RP)

2.3.2.3 Prognosen zur Entwicklung der Direktflüge

Einwand: Die Prognosen über eine Zunahme von Direktflügen sind in dem Gutachten nicht berücksichtigt.

Erwiderung: Gängige Untersuchungen prognostizieren sowohl einen Zuwachs beim Punkt-zu-Punkt-Verkehr (Direktflüge) als auch beim Hub-Verkehr (Umsteigeverkehr). Die erwartete Zunahme des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs ist in der Luftverkehrsprognose berücksichtigt (Abschnitt A4.2).

Gegenargument: „Gängig“ ist der Nachweis von „Schwammig.“ Marktstudien der Flugzeughersteller Boeing und Airbus und daraus abgeleitete Entscheidungen zeigen einen eindeutigen Trend zu Flugzeugtypen, die für den Point to Point Verkehr geeignet sind.

Dies beweist auch der Nachfrageboom zum Dreamliner, dem Airbus mit der Aufholentwicklung des A 350 folgen muss.(RP)

Antrag: Die Marktstudienresultate und die tatsächliche Order- und Optionsmenge für diese Flugzeugtypen sind in einer vom unabhängigen Gutachter zu erstellende aktualisierte Luftverkehrsprognose zu berücksichtigen. (RP)

2.3.2.4 Entwicklung des Low-Cost-Segments

Einwand: Ein Großteil des aktuellen Wachstums im Luftverkehr ist auf Billigflieger zurück-zuführen. Mit Einbrechen des Billigflugmarktes wird auch die gewaltige Zunahme des Flugverkehrs enden.

Erwiderung: In den Luftverkehrsprognosen 2020 wurden zukünftige Entwicklungen des Low-Cost-Segments berücksichtigt. Insbesondere ist mit einer Konsolidierung bei den Low-Cost-Gesellschaften zu rechnen – d.h. konkret einer Konzentration auf wenige größere Gesellschaften und in der Folge einer Verringerung der Preisdifferenz zu den Netzgesellschaften durch steigende Flugpreise im Low-Cost-Sektor (Abschnitte A4.2, A4.3 sowie B2.2 und B2.3).

Gegenargument: Die Erwiderung ist völlig un schlüssig. Der Aufstieg der Billigcarrier mit ihren vorteilhaften Kostenstrukturen gegenüber Liniencarrier ist dem Billigpreis geschuldet und hat entsprechende Nachfrage ausgelöst. Mit dem Ansteigen der Preise der Billigcarrier und dem gleichzeitigen Entzug von Kaufkraft z.B. durch die Energieverteuerung entfällt der grösste Teil der Nachfrage. Insoweit verschwinden nicht nur Billigcarrier vom Markt, sondern auch die von ihnen befriedigte Nachfrage. (RP)

Antrag: Angemessene Berücksichtigung dieser Fakten in einer von einem neutralen Gutachter zu erstellenden aktualisierten Luftverkehrsprognose. (RP)

Gegenargument: Der Flughafen München setzt verstärkt auf Billigfluggesellschaften. So nahm der Low-Cost –Verkehr im Jahr 2007 um 20,6% zu und hatte am Gesamtpassagieraufkommen bereits einen Anteil von 16,3% (2006: 15 %). Eine mögliche Konsolidierung der Billigfluggesellschaften ist nach den jüngsten Entwicklungen aber mehr als unwahrscheinlich - obwohl sich die Kerosinpreise in letzter Zeit nahezu halbiert haben, konnten die Billig-Airlines davon nicht profitieren. Ryanair,

immerhin Europas größter Billigflieger, hat im abgelaufenen Quartal einen unerwartet kräftigen Gewinneinbruch erlitten, das Nettoergebnis ist um 31 Prozent gefallen Die Aktienkurse von Ryanair ebenso wie von Easyjet sind um gut 60 Prozent gesunken. Die Titel von Air Berlin sackten gar um über 80 Prozent ab. Ein Ende dieser Krise ist nicht in Sicht, da der Ölpreis weiterhin heftig schwankt und nach der Opec-Ankündigung, die Produktion zu drosseln, jederzeit wieder kräftig zulegen kann. Das gefährdet laut dem Handelsblatt das ohnehin schwache Erholungspotenzial dieser Airline-Titel. Dazu kommt, dass die etablierten Airlines vom Modell der Low-Cost-Carrier gelernt haben. Auch die Linienflieger halten ihre Kosten stärker im Zaum und wollen mit Kampfpreisen Marktanteile zurückerobern. Das heizt den Konkurrenzkampf unter allen Fluggesellschaften kräftig an. Der Handlungsspielraum für die Kostendrucker wird eng, da die Stellenschrauben weitgehend ausgereizt wurden (Quellen: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/ryanair-gewinn-stuerzt-ab;2078792> vom 3.11.2008 und <http://www.handelsblatt.com/finanzen/bulle-baer/billigflieger-der-schoene-schein-truegt;2068401> vom 21.10.2008). Dies widerspricht eindeutig den Annahmen der FMG, da nicht die Billigfluggesellschaften ihre Preise erhöhen, sondern die Linienflieger die Preise senken werden, was das Aus einiger Billig-Airlines bedeutet wird, da sie eben keinen Kostenspielraum mehr haben. (BIA)

Antrag: Berücksichtigung der Negativentwicklung im Low-Cost-Sektor bei der Luftverkehrsprognose 2020 (BIA)

2.3.2.5 Low-Cost-Carrier und Originäraufkommen

Einwand: Deutlich unterschätzt wurden die Anteile der Low-Cost-Carrier am Flughafen. Auf diese Weise wurde das Originäraufkommen überschätzt, dessen Entwicklung tatsächlich schwächelt.

Erwiderung: Low-Cost-Verkehr ist grundsätzlich Punkt-zu-Punkt-Verkehr und bedient hier-durch das Originäraufkommen von Flughäfen. Die Entwicklung des sog. "Low-Cost-Marktes" wird in der Luftverkehrsprognose bezüglich der Auswirkungen auf das Luftverkehrsangebot und die Flugpreise detailliert untersucht (Abschnitte A4.2, A4.3, B2.2 und B2.3) und fließt in das Ergebnis ein (Abschnitt A5.1).

Gegenargument: Die Annahmen zur Entwicklung des Low-Cost-Verkehrs sind schon nach 2 Jahren so gründlich von der neuen Wirklichkeit eingeholt, dass sie als Eingangsparameter der Luftverkehrsprognose ungeeignet sind. (RP)

Antrag: Erstellung einer neuen Luftverkehrsprognose ohne FMG-Beeinflussung und durch einen wirklich unabhängigen, neutralen Gutachter. (RP)

2.3.2.6 Realisierung Transrapid

Einwand: Nach wie vor wird im Prognosegutachten von einer Realisierung des Transrapids ausgegangen, der dem Flughafen zusätzliche Passagiere bringen soll. Diese ist jedoch ungewisser denn je.

Erwiderung: Für die Luftverkehrsprognose wurde die Realisierung der Magnetschnellbahn München Hbf – Flughafen München gemäß den zur Zeit der Antragstellung aktuellen Planungen unterstellt. Nach dem Entfall des Transrapid geht die Vorhabensträgerin davon aus, dass bis 2020 eine schnelle Shuttleverbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen realisiert ist. Die verkehrliche Notwendigkeit einer solchen Verbindung wird auch vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie anerkannt.

Gegenargument: Der Transrapid war nicht nur eine Randnote, die nun leicht durch eine Shuttleverbindung ersetzt werden kann, sondern ein fester Bestandteil der Planungen zur 3. Start- und Landebahn. Dadurch sollte die Anbindung des Flughafens nach dem Ausbau sichergestellt werden. Auch wurden allein durch die Schwebebahn rund 2 Millionen Passagiere mehr erwartet, was hier von der FMG überhaupt nicht erwähnt wird. Dieses Mehr an Passagieren wird im Falle einer Shuttleverbindung sicher nicht zu erwarten sein, da diese im Gegensatz zum Transrapid keine Attraktion darstellt. Daher stimmen schon allein deshalb die prognostizierten Passagierzahlen nicht mehr mit denen der Planungsunterlagen überein, weil der Transrapid definitiv nicht gebaut wird. Dass bislang entgegen anders lautenden Berichten **kein** alternatives Konzept existiert, wurde eben erst bekannt - das Gutachten, mit dem die Staatsregierung auf Lösungs-Suche gehen will, wird erst 2009 fertig, bestätigte Bayerns neuer Wirtschaftsminister Martin Zeil am 07.11.2008. Grund dafür ist, dass der Auftrag für die seit sieben Monaten angekündigte Studie erst vor wenigen Tagen erteilt wurde.

Aufgrund dessen ist weiterhin völlig unklar, wie der geplante Anstieg an Passagieren, Beschäftigten und Besuchern bewältigt werden soll. (BIA)

Antrag: 1. Sicherstellung der Verkehrsanbindung des Flughafens, daher Aussetzung der Planfeststellung bis das Gutachten erstellt und eine Lösung gefunden wurde
2. Korrektur der Passagierprognose nach Wegfall des Transrapid (BIA)

Gegenargument: Der Transrapid erfüllt im FMG-Antrag die Voraussetzung einer zeitgleichen verkehrlichen Erschließungsmaßnahme. Der erwartete Passagierzuwachs ist damit zu einem frühen Zeitpunkt in die Luftverkehrsprognose eingeflossen und bestimmt somit auch die weitere Wachstumskurve. (RP)

Antrag: Beschränkung auf die Planungsnullvariante und Verpflichtung zur Nachholung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Fernbahnanschlusses (europäisches Fernbahnnetz) (RP)

2.3.3 Luftverkehrspreise

2.3.3.1 Annahme stabiler Ticketpreise bis 2020

Einwand: Kostensteigerungen bei den Flugtickets werden nicht in ausreichendem Umfang einkalkuliert. Auch in der aktualisierten Bedarfsprognose von Intraplan (2007) wird von auf der Basis von 2006 stabilen Ticketpreisen bis 2020 ausgegangen.

Erwiderung: In der Prognose wurden detaillierte Analysen der einzelnen für die Flugpreisentwicklung maßgeblichen Kostenfaktoren durchgeführt. Die Bilanzierung sämtlicher kostensteigernder und kostensenkender Faktoren führte zu dem Gesamtergebnis real konstanter Flugpreise im Prognosezeitraum (Abschnitt B2.3).

Gegenargument: Dass die Annahmen unzutreffend sind, zeigt ein Blick auf die derzeitige Entwicklung der Flugpreise. Die EU-Verordnung zur Ausweisung von Endpreisen wird dies noch deutlicher machen. Verbunden mit dem Anstieg der Lebenshaltungskosten und Kaufkraftentzug durch die Energieverteuerung und Verknappung wird dies zu einem Nachfragerückgang im Flugverkehr führen. (RP)

Antrag: Berücksichtigung von Tatsachen in der noch von einem unabhängigen Gutachter zu erstellenden aktualisierten Luftverkehrsprognose. (RP)

2.3.3.2 Annahmen zu Rohölpreisen

Einwand:

- Die rasant steigenden Rohölpreise und deren Auswirkung auf die Flugtickets wurden nicht berücksichtigt.
- Der Ölpreis soll bis 2020, d.h. 14 Jahre stabil bleiben, es wird auch in der aktualisierten Prognose von Intraplan (2007) von einem Rohölpreis von 40 Dollar/Barrel ausgegangen, nach der gewaltigen Steigerung der Preise wird in den folgenden Jahren eine "Entspannung" erwartet.
- Die rapide Steigerung der Treibstoffkosten wird mindestens zu einer Stagnation, wenn nicht zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen. Schon heute haben die Treibstoffkosten ein Niveau erreicht, das von der FMG erst für 2020 prognostiziert wurde.

Erwiderung:

Die Luftverkehrsprognose von 2006 hat – auf der Grundlage damals vorliegender Prognosen zur langfristigen Entwicklung der Energiemärkte – einen Rohölpreis von 40 \$/barrel im Jahr 2020 (inflationbereinigt, Preisstand 2004) zugrunde gelegt. Die Überprüfung der Luftverkehrsprognose (Juni 2007) hat dann aufgrund aktueller langfristiger Energieprognosen einen Preisstand von 50 \$/barrel im Jahr 2020 (inflationbereinigt, Preisstand 2005) berücksichtigt. Mit dieser Annahme zur Entwicklung der Rohölpreise liegt der Prognosegutachter exakt auf der Linie des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie beauftragten Berichts "Energieszenarien für den Energiegipfel 2007" (Prognos AG/Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln, Nov. 2007). Über Sensitivitätsrechnungen wurde zudem untersucht, inwieweit eine Veränderung des Kerosinpreises Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen München hat. Die Prognosegutachten weisen darauf hin, dass die Kerosinpreise grundsätzlich mit den Rohölpreisen korrelieren. Die Kosten für Herstellung und Transport sind jedoch nicht direkt abhängig vom Ölpreis. Die Sensitivitätsrechnung hat zum Ergebnis, dass das für das Jahr 2020 prognostizierte Passagieraufkommen bei 50 % höheren Kerosinpreisen lediglich ein bis zwei Jahre später erreicht wird. Dieses Ergebnis einer rein mechanistischen Rechnung überzeichnet den Nachfragerückgang dahingehend, dass bis auf den Kerosinpreis alle anderen Faktoren konstant gehalten wurden, also

insbesondere keine Anpassungsreaktionen (Treibstoffeffizienz, Einsparungen bei anderen Kostenblöcken) – und damit tendenziell Kostensenkende Einflüsse – betrachtet wurden. Die Realität zeigt, dass die Luftverkehrsnachfrage nicht nur eindimensional von der Entwicklung einzelner Kostenfaktoren abhängt: Trotz der Ölpreissteigerungen um real 120 % – mit der Folge von Preis- und Kerosinzuschlägen – ist das Passagieraufkommen im Zeitraum 2003 bis 2007 nicht etwa gesunken, sondern deutlich gestiegen: Weltweit um 32 %, in Europa um 33 %, in Deutschland um 28 % und in München um 41 %. Festzuhalten bleibt also, dass eine Erhöhung des Kerosinpreises, ausgelöst etwa durch eine Erhöhung des Rohölpreises auf 80 bis 100 \$/Barrel im Jahr 2020, angesichts des geschäftlichen und privaten Grundbedürfnisses an Mobilität nicht zu einer Stagnation oder gar zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen wird. Soweit sich durch eine derartige Entwicklung die weiter zu erwartenden Zuwächse abschwächen, führt dies allenfalls zu einer Verschiebung des Jahres, in dem das vom Gutachten prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht wird. Die Rechtfertigung des Ausbaus des Verkehrsflughafens München wird dadurch nicht in Frage gestellt.

Gegenargument: Selbst nach einem dramatischen Preisverfall für das Barrel Rohöl liegt der Preis Mitte November 2008 noch 6% über dem Niveau, das für 2020. also bis in 12 Jahren prognostiziert wurde! Nachdem die OPEC-Staaten, die 40 Prozent der weltweiten Erdölförderung kontrollieren, seit dem 1. November ihre Erdölförderung um 1,5 Millionen Barrel pro Tag reduziert haben und für Dezember ein weiteres Treffen geplant ist mit dem Ziel, die Ölförderung weiter zu drosseln, sind Preissteigerungen mehr als wahrscheinlich und lediglich eine Frage der Zeit. Das bedeutet, dass das für 2020 prognostizierte Preisniveau nicht einmal während einer Wirtschaftskrise wie der jetzigen, bei der die Nachfrage nach Öl konjunkturell bedingt sinkt, erreicht wird.

Die sogenannte Sensitivitätsrechnung erscheint ziemlich realitätsfremd. Grundsätzlich bestimmt die Nachfrage den Bedarf – steigen die Kosten für Flugtickets, sinkt die Nachfrage und somit auch der Bedarf. Der Ölpreis hat direkte Auswirkungen auf den Ticketpreis, da die Kerosinkosten bei Billigfliegern je nach Airline mehr als 50 Prozent der Aufwendungen ausmachen, bei Linienfliegern 30 Prozent. So hat die Lufthansa laut einem Sprecher der Fluggesellschaft die Ticketpreise im Passagiergeschäft zum 19. September 2008 im Schnitt bereits um 4,8 Prozent angehoben – von stabilen Ticketpreisen kann also nicht mehr die Rede sein! Da sich die Luftfahrtbranche mit umfangreichen Hedging-Geschäften gegen steigende Ölpreise vermeintlich abgesichert hat, können sie nun entweder kaum von den sinkenden Preisen profitieren oder müssen gar hohe Buchverluste hinnehmen, weshalb die Ticketpreise langfristig nicht sinken werden, da diese Verluste erst einmal wieder ausgeglichen werden müssen! Gleichzeitig ist der Dollarkurs gegenüber dem Euro gestiegen, was die Fluggesellschaften in der EU zusätzlich belastet (Quelle:

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/oelpreistrutsch-macht-airlines-wenig-freude;2070109> vom 22.10.2008).

Da der Ölpreis den größten Anteil an den Gesamtkosten für die Luftfahrtbranche ausmacht und dieser langfristig wieder steigen wird, werden auch die Ticketpreise teurer und somit die Nachfrage wie der Bedarf sinken. Das Argument, das Passagieraufkommen sei trotz der Ölpreissteigerungen um real 120 % im Zeitraum 2003 bis 2007 nicht gesunken, sondern deutlich gestiegen ist, ist insofern nicht aussagekräftig, dass niemand vorhersehen kann, wann die Schmerzgrenze erreicht sein wird. Tatsache ist, dass es ein unbegrenztes Wachstum trotz des angeblichen „Grundbedürfnisses an Mobilität“ nicht gibt.

Dass diese Grenze bald erreicht sein wird oder bereits erreicht ist, belegen die jüngsten Zahlen: im dritten Quartal stieg das Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen München nur noch um vergleichsweise magere 1,7 %, die Anzahl der für den kommenden Winterflugplan angemeldeten Flüge liegt sogar knapp fünf Prozent unter dem Vergleichswert des Vorjahres, also ein deutliches Minus! (BIA)

Antrag: Korrektur der Energieprognose und somit auch der Passagierprognose (BIA)

Gegenargument :

Die Erwiderung der FMG kann die angeführten Einwendungen nicht entkräften und dies aus den folgenden Gründen :

Der Hauptvorwurf, der dem Prognostiker zu machen ist, besteht darin, dass auch für die zweite Prognoserechnung zur Basis 2005 wiederum ein konstanter Ölpreis wie zur Basis 2004, diesmal aus einer anderen Quelle stammend, unterstellt wurde, obgleich der Rohölpreis von 2004 bis 2005, also innerhalb eines Jahres, von 40 \$ / Barrel auf 50 \$ / Barrel, also um 25 % gestiegen ist !! Eine solche Vorgehensweise ist mit einer soliden und seriösen Prognosearbeit unvereinbar !

Inzwischen ist der Rohölpreis wegen der stark wachsenden Nachfrage, der das Angebot nicht folgen konnte, bis Juli 2008 auf fast 150 \$ / Barrel gestiegen und hat sich seither wegen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise wieder auf 60 – 70 \$ verbilligt. Das zeigt, dass der Rohölpreis künftig vom Verhältnis zwischen globalem Angebot und Nachfrage sowie von der weltweiten Konjunktorentwicklung abhängt. Für die Unterstellung eines konstanten Realpreises bis 2020 gibt es daher keine vernünftige Grundlage mehr.

Der Hinweis auf die durchgeführten Sensitivitätsrechnungen vermag ebenfalls nicht zu überzeugen, da hier nur der reale Rohölpreis bis 2020 auf maximal 75 \$ / Barrel erhöht wurde. Interessanterweise wird in der Erwiderung eingeräumt, dass der Ölpreis von 2003 bis 2007 (also in nur 4 Jahren !) real um 120 % gestiegen ist. Ebenso wird plötzlich mit einer möglichen Erhöhung des Ölpreises auf 80 bis 100 \$ je Barrel (nominal oder real ?) gerechnet. Die Schlussfolgerung, dass diese Preissteigerung „nicht zu einer Stagnation oder gar zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen wird“ und „die Rechtfertigung des Ausbaues des Verkehrsflughafens München ... nicht in Frage stellt“, ist eine reine Schutzbehauptung und wird schon durch die Ergebnisse der in der Prognose durchgeführten sehr restriktiven Sensitivitätsrechnung widerlegt. Dort führte eine Erhöhung des Rohölpreises auf 75 \$ zu einer Kostensteigerung um 8 % und diese zu einem Rückgang der Passagierzahlen um 3,1 Millionen! Bei 100 \$ / Barrel, oder gar 150 \$, wie bereits in diesem Sommer erreicht, müsste der Rückgang noch stärker sein und ist jedenfalls nicht zu vernachlässigen ! (MB)

Antrag :

Ich verlange wiederum, dass im laufenden Planfeststellungsverfahren verlässliche Prognosen über die künftige Rohölpreisentwicklung und deren Auswirkungen auf die Flugpreise und die damit verbundenen Auswirkungen auf die künftige Entwicklung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen aller Art eingeholt werden. Hierfür müssten u.a. der jüngste „ World Energy Outlook “ der Internationalen Energie Agentur der OECD und der Bericht der europäischen Energy Watch Group „ Crude Oil. The Supply Outlook “ vom Oktober 2007 herangezogen werden. (MB)

2.3.3.3 Ölreserven

Einwand:

- Die begrenzten Ölvorkommen und deren Auswirkung auf die Flugtickets wurden nicht berücksichtigt.
- Die in den nächsten Jahren zunehmende Verknappung des Rohöls wird mindestens zu einer Stagnation, wenn nicht zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen. Schon heute haben die Treibstoffkosten ein Niveau erreicht, das von der FMG erst für 2020 prognostiziert wurde.

Erwiderung: Nach den vorliegenden Prognosen stehen auch nach dem Jahr 2020 für den Luftverkehr in ausreichendem Maße Mineralölprodukte zur Verfügung. So sind die bestätigten Ölreserven in den letzten Jahren fast kontinuierlich gestiegen, ebenso die daraus berechnete "statistische Ölreichweite". Sie liegt 2007 bei 45 Jahren (1990: 43 Jahre, 1980: 32 Jahre, Quelle: ExxonMobil Oeldorado 2007). Mittelfristig ist damit zu rechnen, dass der gegenwärtig hohe Ölpreis Investoren anlocken und das Angebot steigen lassen wird – durch die Ausweitung der Exploration, die Erschließung entdeckter, aber bislang nicht wirtschaftlich abzubauenen Ölvorkommen und die bessere Ausnutzung der entdeckten und erschlossenen Ölquellen.

Gegenargument: Die Zahlen, auf die man sich hier beruft, stammen aus dem Informationsblatt mit dem schönen Namen „Öldorado“, das von ExxonMobil herausgegeben wurde. Schon allein deshalb kann hier nicht von einer neutralen und unabhängigen Einschätzung ausgegangen werden.

Die sogenannte „Ölreichweite“ beträgt nach der letzten Hochrechnung (Stand Anfang 2007) 46 Jahre – **wenn** alles bleibt, wie es ist. Die Zahl 46 ergibt sich, wenn man die sicher bestätigten Reserven am Ende des vergangenen Jahres (179 Milliarden Tonnen) durch den globalen Verbrauch in 2006 (3,9 Milliarden Tonnen) teilt. Diese Rechnung ist allerdings theoretisch und deshalb nur wenig brauchbar, da die globale Nachfrage weiter deutlich zugelegt hat. Dass die Ölreserven eine Zunahme von 75 Prozent verbuchen konnten, ist laut Peter Kehrer, Ölexperte der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), auf eine Höherbewertung der Lagerstätten

zurückzuführen. Der Professor kritisiert dieses Vorgehen als „sehr problematisch“: „Trotz enormer finanzieller und technischer Aufwendungen ist es schon lange nicht mehr gelungen, ein wirklich großes Ölfeld zu orten. Die dicken Funde sind allesamt mehrere Jahrzehnte alt.“ Zudem befindet sich der weitaus größte Teil der Felder in der Hand staatlicher Firmen, wie etwa in Saudi-Arabien oder im Iran. „Ein starkes Hemmnis besteht darin, dass wichtige Förderstaaten keine Investitionen ausländischer Ölgesellschaften zulassen“, klagt Klaus Picard vom Mineralölwirtschaftsverband. Einige Nationen in Mittelamerika wie Venezuela und Bolivien haben ihre Ölindustrie sogar gerade erst verstaatlicht und die privaten Firmen aus dem Land geworfen. Kein unabhängiger Experte kann beurteilen, auf wie viel Öl die Scheichs tatsächlich noch sitzen. „Saudi-Arabien besitzt viel weniger Reserven als behauptet wird“, glaubt US-Fachmann Matthew Simmons. „Weil die Ölfelder dort inzwischen sehr aggressiv ausgebeutet werden, schrumpfen die Reserven noch schneller.“ (Quelle: http://www.focus.de/finanzen/news/energie-sorge-um-den-oelstand_aid_225646.html).

Die Aussage der FMG, ein hoher Ölpreis sei ein Anreiz für Investoren und werde die Ölförderung ankurbeln, erscheint ziemlich kurzsichtig. Es mag schon sein, dass höhere Preise die Ölkonzerne zu Investitionen in neue Explorationstechnologien und zu vermehrten Bemühungen um schwerer zugängliche Ölfelder veranlassen.

Allerdings bewegte sich die weltweite Förderung in den vergangenen Jahren trotz ständig steigender Preise immer um 85 Millionen Barrel pro Tag. Christophe de Margerie, Chef des französischen Unternehmens Total, erklärte, im besten Fall liege die maximale Tagesförderung bei 100 Millionen Barrel. Noch vor 2020 könnte die Nachfrage größer sein als das Angebot. Diese Schwelle sieht Jeroen van der Veer, der Chef von Royal Dutch Shell, fünf Jahre früher erreicht: "Nach 2015 wird das Angebot an leicht zugänglichem Öl und Gas nicht mehr mit der Nachfrage Schritt halten." Im April schlugen die Russen Alarm: Der Ölkonzern Lukoil gab bekannt, man fürchte, das Maximum der täglichen Fördermenge - knapp zehn Millionen Barrel - schon jetzt erreicht zu haben. Global gesehen fällt die Produktion in aktiv ausgebeuteten Feldern jährlich um acht Prozent. Das heißt, die Ölkonzerne müssen ständig neue Lagerstätten erschließen, nur um die momentane Fördermenge stabil zu halten. Gleichzeitig wächst die weltweite Nachfrage immer noch um anderthalb Prozent jährlich. Das bedeutet viele Millionen Barrel, die zusätzlich gefördert werden müssten - trotz kleinerer Lagerstätten, steigender Kosten und größerer politischer Hindernisse. Einige Ölkonzerne, darunter Shell und Mexikos Staatsbetrieb Pemex, haben schon eine negative Bilanz: Sie finden weniger Öl pro Jahr, als sie verkaufen (Quelle: <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,554860-2,00.html>). (BIA)

Antrag: Da diese Tatsachen die Knappheit der Ölvorkommen bestätigt, muss dieser Gesichtspunkt mit all seinen Auswirkungen stärker in die Luftverkehrsprognose einfließen. Es genügt nicht, dass lediglich eine Erhöhung des Kerosinpreises infolge einer Ölknappheit (welchen Ausmaßes?) berücksichtigt wurde (BIA)

Gegenargument :

Die von der FMG gegebene Erwiderung auf die Einwendungen bezüglich einer Verknappung des Rohölangebots geht an den heute bekannten Fakten über die globale Nachfrage – und Angebotsentwicklung bei Rohöl vollkommen vorbei.

Tatsächlich ist die Nachfrage nach Ölprodukten vor allem seitens der sog. Schwellenländer in den letzten 10 Jahren rascher gestiegen als das Angebot an sog.

„konventionellem“ Rohöl, was zu der bekannten stetigen Preissteigerung geführt hat. Öl aus sog. „nichtkonventionellen“ Quellen (Teersande, Arktis- und Tiefseeöl) ist zwar zusätzlich verfügbar, aber nur mit sehr hohen Kosten zu explorieren und zu fördern.

In dem am 12.11. 2008 vorgelegten neuesten „World Energy Outlook“ der Internationalen Energie Agentur der OECD wird eindringlich vor der kommenden Energiemangel, bedingt durch die sinkende Förderung der bisher erschlossenen Felder, gewarnt. Bis zum Prognosezieljahr 2030 wird der globale Ölverbrauch von gegenwärtig 85 Millionen Barrel auf 106 Millionen pro Tag steigen. Zu diesem Zeitpunkt würden nur noch 42 Millionen Barrel aus den heute bekannten konventionellen Ölfeldern stammen. Die übrigen zur Deckung des Tagesbedarfs nötigen 64 Millionen müssten aus noch zu erschließenden Ölquellen geliefert werden. Das deckt sich mit der bereits im Oktober 2007 vorgelegten Schätzung der Energy Watch Group, die bis 2020 einen Rückgang der Produktion an konventionellem Erdöl auf 60 mb/d und bis 2030 auf 40 mb/d vorhergesagt hat.

Die Internationale Energie Agentur schätzt den globalen Investitionsbedarf, der einerseits zur Sicherung der Energieversorgung, andererseits zur Verhinderung der globalen Klimaerwärmung um bis zu 6 Grad Celsius bis zum Ende des 21. Jahrhunderts, nötig ist, auf insgesamt 28 Billionen Euro. (MB)

Antrag :

Ich beantrage, dass die vorliegenden neuen Studien zur Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf dem globalen Rohölmarkt, nämlich der „ World Energy Outlook 2008“ der International Energy Agency der OECD in Paris und der Bericht der Energy Watch Group „ Crude Oil. The Supply Outlook “ (EWG Series No 3 / 2007) in die Überprüfung der falschen Annahme der Intraplan Consult GmbH von gleichbleibenden konstanten Rohölpreisen zur Basis 2005 bis zum Jahr 2020 aufgenommen wird. (MB)

2.3.3.4 Entwicklung der Treibstoffkosten

Einwand: Es wird eine Reduzierung(!) der Treibstoffkosten um 6 % erwartet. Das ist vollkommen unrealistisch.

Erwiderung: Die Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020 unterstellt einen dämpfenden Effekt der Treibstoffkosten auf die Flugpreise (- 6 %). Dieser Effekt ist u.a. auf eine erhöhte Treibstoffeffizienz – aufgrund technischer Faktoren wie Flottenerneuerung oder Triebwerksentwicklung sowie einen geringeren Treibstoffverbrauch je Passagierkilometer (z.B. durch Einsatz größerer Flugzeuge mit niedrigeren sitzplatzbezogenen Treibstoffverbräuchen) – zurückzuführen. Die Annahmen zur Entwicklung der Treibstoffeffizienz basieren auf Untersuchungen der IATA. Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass diese Annahmen eher konservativ sind – das von der IATA bis zum Jahr 2010 ermittelte Verbesserungspotential wurde bereits bis 2005 nahezu erreicht.

Gegenargument: Selbst die konservative IEA – Internationale Energie Agentur geht neuerdings davon aus, dass der Ölpeak überschritten ist und damit in Bälde davon auszugehen ist, dass der Verbrauch die Förderung übersteigen wird. Die Finanzkrise führt dazu, dass mittelfristig alte Flugzeuge länger betrieben werden, weil die neuen nicht finanziert werden können. (RP)

Antrag: Absetzen der Rosa Brille in den Erwiderungen der FMG. Aussetzen des gesamten Planfeststellungsverfahrens, bis die FMG Realitätsbezogene Erwiderungen zu den Einwendungen vorlegt. Es ist den Einwendern nicht zumutbar, gegen eine solche Realitäts-ferne der FMG zu argumentieren. (RP)

2.3.3.5 Annahmen zur Kerosinsteuer

Einwand: Auch die sonstigen preissteigernden Faktoren wurden systematisch ausgeblendet wie z. B. ein möglicher Abbau steuerlicher Vergünstigungen für den Luftverkehr durch Erhebung einer Mineralölsteuer auf Kerosin.

Erwiderung: Es liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass in Deutschland bzw. im Verkehr mit dem (europäischen) Ausland Mineralölsteuern für den Luftverkehr eingeführt werden sollen. Damit aber können derartige Steuern nicht zur Grundlage der Luftverkehrsprognose gemacht werden.

Gegenargument:

Auch wenn derzeit noch keine Erkenntnisse über die Einführung von Mineralölsteuern vorliegen, muss die Prognose den Fall einer Einführung einer Mineralölsteuer und auch den Fall einer Gleichbehandlung aller Verkehrssparten berücksichtigen (s. auch Agrarexportsubventionen für den Export von Mahlzeiten – Freisinger Tagblatt vom 25.07.2008).

Es ist keinesfalls damit zu rechnen, dass die bisherige Bevorzugung des Luftverkehrs weiterhin Bestand haben kann. (TD)

Antrag: Es muss ein neues Bedarfsgutachten angefertigt werden, welches den Bedarf ermittelt, der übrig bleibt, wenn alle Subventionen und sonstigen Vergünstigungen des Flugverkehrs herausgerechnet sind, und der Flughafen allein mit den Einnahmen aus dem Luftverkehr (Lande- und Startgebühren, ...) auskommen muss (Vorsorge, dass die nicht gedeckten Kosten des Flughafens zu keiner Zeit dem Steuerzahler zur Last fallen). (TD)

2.3.3.6 Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen und Emissionshandel

Einwand:

- Auch die sonstigen Preissteigernden Faktoren wurden systematisch ausgeblendet, wie z. B. eine mögliche Ausdehnung des Emissionshandels auf den Luftverkehr.

- Es wird davon ausgegangen, dass sich durch Klimaschutzmaßnahmen (Emissionshandel etc.) keine "einschneidenden Maßnahmen zur Klimabedingten Beschränkung des Luftverkehrs" ergeben werden. Das ist nicht haltbar, ohne einschneidende Maßnahmen sind die Klimaschutzziele Deutschlands und der EU nicht haltbar.
- Die Einbeziehung in den Emissionshandel – geplant ab 2011 und von der Luftfahrtbranche massiv bekämpft – muss und wird zu einer Einschränkung des Wachstums führen.

Erwiderung: Die Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen sind in der Luftverkehrsprognose berücksichtigt worden. Dies gilt insbesondere für die Einbindung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sowie die daraus folgenden Auswirkungen auf den Ticketpreis und das Luftverkehrsaufkommen (Abschnitte A4.3 und B2.3.3). Darüber hinaus wurden im Rahmen der Überprüfung der Prognoseprämissen in einer Sensitivitätsrechnung die Auswirkungen eines "Klimaaufschlags" untersucht. Grundlage dieser Sensitivitätsrechnung ist der Berechnungsansatz von Atmosfair (Abschnitt B3.4.3).

Gegenargument: Zwischenzeitlich hat die EU beschlossen, dass alle Fluggesellschaften, die in Europa starten und landen, ab 2012 in den EU-Emissionshandel einbezogen werden. Wie sich die neuen Klimaschutzaufgaben auf die Ticketpreise auswirken werden, kann laut Lufthansa noch nicht beantwortet werden. Nach Berechnungen der EU-Kommission könnte ein Ticket für einen Hin- und Rückflug innerhalb der EU durch den Emissionshandel bis zu neun Euro teurer werden. Für Langstrecken-Flüge sei mit größeren Preiserhöhungen zu rechnen, ein Hin- und Rückflugticket nach New York etwa könnte bis zu 40 Euro mehr kosten. Die Vereinigung der Europäischen Fluglinien (AEA), der Unternehmen wie British Airways, KLM-Air-France und die Lufthansa angehören, hatte die Pläne bereits Ende Juni kritisiert. Dies werde die europäische Luftfahrt mit 4,8 Milliarden Euro pro Jahr belasten, warnte AEA-Sprecherin Françoise Humbert. Die Gewinne hätten sich im vergangenen Jahr hingegen nur auf 3,7 Milliarden Euro belaufen

(Quelle: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,564609,00.html>). (BIA)

Wenn nicht einmal die Fluggesellschaften einschätzen können, wie sich der Emissionshandel auf die Ticketpreise auswirken wird, darf die Frage erlaubt sein, wie das in der Luftverkehrsprognose entsprechend berücksichtigt werden konnte. In welcher Höhe eine Verteuerung angenommen wurde, geht aus der Prognose jedenfalls nicht hervor.

Antrag: Angabe, in welcher Höhe die Einführung des Emissionshandels bei der Entwicklung der Ticketpreise angenommen wurde und gegebenenfalls Berichtigung in der Prognose (BIA)

Gegenargument :

Die Erwiderungen der FMG in Bezug auf den Emissionshandel unter Verweis auf die Abschnitte A 4.3 und B 2.3.3 der Luftverkehrsprognosen 2006 und 2007 ist unzureichend, da der neueste Stand dort noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Am 8. Juli 2008 hat das Europäische Parlament die „Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU – Emissionshandelssystem “ mit großer Mehrheit verabschiedet. Damit ist diese Richtlinie rechtskräftig geworden und muss innerhalb von 12 Monaten in den Mitgliedsstaaten umgesetzt werden.

Im Einzelnen sieht diese Richtlinie folgendes vor :

Alle Fluggesellschaften (d.h. europäische und internationale), die in Europa starten und landen, werden ab 2012 in den Emissionshandel einbezogen.

85 % der Zertifikate werden kostenlos zugeteilt, der Rest wird nach einem einheitlichen europäischen Benchmark System versteigert.

Die Reduktionen (ab 2012 3 % ; ab 2013 5 %) werden auf der Basis der Emissionen der Jahre 2004 – 2006 berechnet.

Die Behauptung der Intraplan Consult GmbH, dass der ab 2012 geltende Emissionshandel, der mit dem ausdrücklichen Ziel der Reduktion der Emissionen im Luftverkehr eingeführt wurde, ohne Einfluss auf die Kosten des Luftverkehrs bleiben wird, ist nicht nachvollziehbar. 2005 wurden in MUC 26,8 Millionen Passagiere abgefertigt, 2020 sollen es nach der „engpassfreien Prognose “ 57,3 Millionen sein, das ist mehr als das Doppelte wie zur Basisperiode. Glaubt man , dass diese zusätzlichen Emissionen zum Nulltarif in die Atmosphäre geblasen werden dürfen ? (MB)

Antrag : Ich beantrage, dass die nun vorliegenden genauen Bestimmungen der Richtlinie hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kostenbelastung der gesamten Flüge von und nach München in die

Überprüfung der von der Intraplan Consult GmbH vorgelegten Luftverkehrsprognose einbezogen werden. (MB)

2.3.3.7 Annahmen zur Mehrwertsteuer

Einwand: Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Beginn dieses Jahres macht sich bei den Preisen für innerdeutsche Flüge bemerkbar und wurde nicht berücksichtigt.

Erwiderung: Nicht Airline bezogene Steuern und Gebühren – einschließlich der auf innerdeutsche Flugtickets erhobenen Mehrwertsteuer (19 %) – werden in der Luftverkehrs-prognose als Einflussfaktor auf die Luftverkehrspreise berücksichtigt (Abschnitt B2.3.9).

Gegenargument: Es ist in den Unterlagen nicht nachvollziehbar, dass im Zeitraum bis 2020 weitere UST-Erhöhen berücksichtigt wurden. Es gehören nur geringe prognostische Fähigkeiten zur Annahme, dass im Zeitraum von 2006 bis 2020 mindestens eine weitere Erhöhung erfolgt. (RP)

Antrag: Berücksichtigung von mindestens zwei Erhöhungen mit insgesamt 4 Prozent im noch zu erstellenden neutralen Gutachten. (RP)

3. Kapazität/Alternativen

3.1 Kapazität des bestehenden Zweibahnsystems

3.1.1 Kapazität des bestehenden S/L-Bahn-Systems

Einwand: Die Kapazitäten des bestehenden Start- und Landebahnsystems werden von den Gutachtern zu niedrig geschätzt, um den angeblichen Ausbaubedarf zu begründen. Bereits heute werden auf den bestehenden Bahnen am Flughafen München zum Teil mehr als 100 Flugbewegungen/h abgewickelt.

Erwiderung: Planungsgrundlage für den Ausbau eines Verkehrsflughafens sind nicht die in einer Spitzenstunde aktuell unter optimalen Bedingungen durchgeführten Flugbewegungen /Stunde. Vielmehr hat die auszubauende Flughafenanlage eine für alle Betriebs- und Wetterbedingungen tragfähige planbare Kapazität zur Verfügung zu stellen. Diese planbare Kapazität, die den regelmäßigen und weitgehend verzögerungsfreien Flugbetrieb auf einem Verkehrsflughafen sichert, wird üblicherweise durch den Koordinationseckwert bestimmt. Der Koordinationseckwert am Verkehrsflughafen München liegt seit dem Sommerflugplan 2006 bei 90 Flugbewegungen/Stunde. Das Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens München gestattet keine weitere maßgebliche Erhöhung dieser planbaren Kapazität. Schon eine Anhebung um drei Flugbewegungen auf 93 Flugbewegungen/Stunde erhöht die Störanfälligkeit und die Verspätungsgefährdung erheblich (vgl. Antragsbegründung, S. 125). Die Untersuchungen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), die im Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahr 2020", Kapitel 4, dargestellt sind, bestätigen dieses Ergebnis.

Gegenargument: Weder Schiene, Straße noch Flussschifffahrt, aber auch Seehäfen sind für Spitzenbelastungen ausgelegt. Spitzen führen zum Stau. Dieser ist alltäglich bei allen Verkehrssystemen hinzunehmen. Eine einseitige Bevorzugung des Flugverkehrs ist nicht im öffentlichen Interesse. Hinzu kommt, dass ein einseitiger Kapazitätsaufbau im Sinne eines verzögerungsfreien Flugbetriebes bekanntermaßen lediglich zu größeren Engpässen an anderer Stelle führt und anschließend wieder zu Verzögerungen am Ausgangsort führt. Es sind zunächst die enormen Rationalisierungsreserven in Abläufen und Infrastruktur auszuschöpfen, bevor ein Ausbau in Betracht gezogen werden muss. (RP)

Antrag: In Anbetracht der Kapazitätsreserven gemäß Planungsnullfall und unter Berücksichtigung des Rationalisierungsreserven ist das Ausbauprojekt abzulehnen. (RP)

3.1.2 Koordinationseckwert von max. 93 Flugbewegungen/Stunde

Einwand: Die Annahme, der Koordinationseckwert von heute 90 Flugbewegungen/h könne im Fall der Nullvariante maximal auf 93 Flugbewegungen/h angehoben werden, ist unzutreffend.

Erwiderung: In dem Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahr 2020" erläutert die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) Methodik und Ergebnisse der von ihr durchgeführten Simulationen für den Planungsfall und den Prognosenufall. Der Simulation des Flugplans für den Prognosenufall liegt ein Koordinationseckwert von 93 Flugbewegungen/h zugrunde. Die DFS kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognosenufall Verzögerungen auftreten, die im Durchschnitt ca. vier Minuten betragen (Kapitel 4 des Gutachtens).

Dieser Wert, der weit höhere Verzögerungen im Einzelfall umfasst, zeigt, dass eine weitere Anhebung des Koordinationseckwerts nicht möglich ist (vgl. Abschnitt 2.4.5 des Gutachtens).

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 3.1.1. (RP)

3.1.3 Überschreitung des Koordinationseckwerts im Einzelfall

Einwand: Durch die 3. Start- und Landebahn soll sich die Zahl der Flugbewegungen von 90 pro Stunde auf 120 pro Stunde erhöhen. Dies sind keine Maximalwerte, bereits heute werden in Spitzenzeiten 130 Flugbewegungen erreicht (WM 2006). Eine 3. Bahn ist daher nicht notwendig.

Erwiderung: Wenn im Einzelfall auf dem Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens München mehr als 90 Flugbewegungen/Stunde abgewickelt werden, erhöht sich hierdurch nicht der planbare Wert der Flugbewegungen/Stunde. Es handelt sich ausschließlich um die reale Abwicklung von Flugbewegungen unter optimalen Betriebsbedingungen, die nicht im Vorhinein planbar sind. Diese gelegentlichen Überschreitungen sind also für die Beurteilung von Planungsgrundlagen und die Ermittlung der für den planbaren Flugbetrieb eines voll koordinierten Flughafens wie München wesentlichen Koordinationseckwerte ohne Ertrag. Der Koordinationseckwert ist deshalb als Planungsgrundlage geeignet, weil er einen Durchschnittswert darstellt, der die mögliche Leistung des Flughafensystems unter Zugrundelegung aller Bedingungen, die Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Systems haben, erfasst. Bei dieser Durchschnittsbetrachtung werden sowohl schlechte als auch günstige Witterungs- und sonstige Bedingungen abgedeckt. Der Koordinationseckwert ist eine verlässliche Planungsgrundlage, weil er nicht die Anzahl von Flugbewegungen bezeichnet, die allenfalls gelegentlich und unter besonders günstigen Bedingungen möglich sind, sondern die Anzahl der pro Stunde für einen Flughafen planbaren Flugbewegungen, wie dies Voraussetzung für die Aufstellung eines Flugplanes und damit die Abwicklung von regelmäßigem und flüssigem Flugbetrieb ist.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 3.1.1. (RP)

3.1.4 Rechnerisch höhere Kapazität des Zweibahnsystems

Einwand: Die FMG behauptet, dass das Zweibahnensystem am Limit sei und eine nennenswerte Steigerung nicht mehr möglich ist. Bei 16 Stunden Betrieb pro Tag und durchschnittlich 56 Starts/Landungen pro Nacht (2005) ergibt sich eine Kapazität von 546.040 Flugbewegungen pro Jahr. In 2006 erreichte der Flughafen München 411.000 Flugbewegungen. Wo kann das System am Limit sein?

Erwiderung: Die Luftverkehrsprognose beziffert das im Jahr 2020 auf dem Flughafen München abzuwickelnde Verkehrsaufkommen auf 607.000 Flugbewegungen. Dieser Bedarf kann ohne Ausbau, wie beantragt, nicht befriedigt werden. Planungsgrundlage für den Ausbau eines Verkehrsflughafens ist dabei nicht die theoretisch, rein rechnerisch ermittelbare maximale Zahl der Flugbewegungen pro Jahr. Eine Vollauslastung dieser rein rechnerischen Kapazität ist unter betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht zu erreichen. Die Slotnachfrage der Luftverkehrsgesellschaften ist über den ganzen Tag zeitlich nicht uneingeschränkt flexibel. Sie konzentriert sich auf bestimmte Zeitfenster, um, in einem Hub-System, in einem Knoten möglichst viele Umsteigeverbindungen zu generieren und Betriebsabläufe, einschließlich der Umläufe von Flugzeugen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, zu optimieren. Zudem richtet sich die Slotnachfrage nach Schwankungen der Luftverkehrsnachfrage innerhalb einer Woche (Werktag – Wochenende) oder über den Jahresverlauf (saisonal, z.B. Ferienzeiten).

Gegenargument:

Aus der Erwiderung der FMG ergibt sich, dass sich die Nachfrage bei einem Hub-System auf bestimmte Zeitfenster konzentriert. Dementsprechend muss nur wegen der Hub-Funktion eine größere Kapazität vorgehalten werden. Wenn der Anteil der Umsteiger wieder auf ein normales Maß (Bedarf Bayerns) zurückgeführt wird, dann reicht die Kapazität des Zweibahnensystems aus.

Es kann keinen Anspruch darauf geben, zu jeder Zeit zu jedem beliebigen Ort fliegen zu können. Soweit der Flugbetrieb nicht ausdrücklich eingeschränkt wird, ist unbeschränkter Flugbetrieb zulässig. Dementsprechend muss einer Planung auch ein unbeschränkter Flugbetrieb zu Grunde gelegt werden – auch wenn derzeit eine Vollauslastung der Kapazität unter (derzeitigen) betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht erreichbar scheint.

Es zeigt sich auch, wie wichtig die bereits geltende kapazitätsbeschränkende 62 dB(A)-Grenzlinie ist, die für jeden einzelnen Tag nur eine bestimmte Lärmmenge zulässt. (TD)

Antrag: Es sind neue Gutachten anzufertigen, bei denen der maximal mögliche Flugbetrieb zu Grunde gelegt ist (Flugwege, Flughöhen, Flugzeugmix, Belegung der Korridore, Breite der Korridore, Verteilung auf die Bahnen, Anteil der Umsteiger,). (TD)

3.1.5 Vergleich mit London Heathrow

Einwand: Auf dem Flughafen London-Heathrow, mit einem Zweibahnssystem, werden jährlich fast 60 Mio. Fluggäste abgefertigt. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb dies am Flughafen München mit den zwei Start- und Landebahnen nicht möglich ist.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH hat die Aufgabe (LEP B V 1.6.1), die Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, die zur Befriedigung der vorhandenen und prognostizierten Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften erforderlich ist. Auf die Wahl der von den Luftfahrtgesellschaften eingesetzten Flugzeugtypen hat sie keinen Einfluss. Das gemessen an der Passagierzahl höhere Verkehrsaufkommen auf Flughäfen wie London-Heathrow ist aber v.a. durch die Größe der Flugzeugtypen zu erklären. Bei derartigen Vergleichen darf auch nicht übersehen werden, dass Heathrow mit dem Großraum London über ein wesentlich größeres Einzugsgebiet verfügt und darauf aufbauend eine von München stark unterschiedliche Verkehrsstruktur aufweist (hoher Anteil an Interkont-Verbindungen, führender Hub im Nordatlantik-Verkehr).

Gegenargument:

Die FMG kann nicht die Aufgabe haben, eine Luftverkehrsstruktur zur Verfügung zu stellen, die es jedem ermöglicht, zu jeder Zeit zu einem beliebigen Ort fliegen zu können, also jegliche Nachfrage zu befriedigen.

Wenn die FMG keinen Einfluss auf die Wahl der von den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeugtypen hat, dann muss auch damit gerechnet werden, dass es eine Zeit geben könnte, in der nurmehr kleinere Flugzeuge eingesetzt werden. Dies hätte wiederum eine größere Nachfrage nach Slots zur Folge.

Infolgedessen muss die Bedarfsprognose dahingehend überprüft werden.

Wenn die FMG keinen Einfluss auf die Wahl der eingesetzten Flugzeugtypen hat, dann ist auch nicht auszuschließen, dass verstärkt wieder lautere oder nur laute Flugzeuge zum Einsatz kommen. Mit der Erhebung von lärmabhängigen Flughafenentgelten kann die Verwendung lauter Flugzeuge nicht verhindert werden. Daher darf für die Prognosen der Lärmbelastung kein Flugzeugmix angenommen werden. Folglich müssen für die Lärmprognosen die Werte bei 100 % zulässig-lautesten Flugzeugen errechnet werden. (TD)

Antrag: Vor einer Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt (TD)

3.2 Alternativen zur 3. Bahn?

3.2.1 Geschäftspolitik der FMG

Einwand: Durch eine andere Ausrichtung ihrer Geschäftspolitik könnte die Flughafen München GmbH ohne eine weitere Start- und Landebahn auskommen, ohne den Flugbetrieb gravierend einschränken zu müssen. Dazu zählt etwa, die Auslastung der Flugzeuge zu verbessern und die Bestrebungen einzustellen, möglichst viele Passagiere anderen Flughäfen abspenstig zu machen.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH hat die Aufgabe (LEP B V 1.6.1), die Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, die zur Befriedigung der vorhandenen und prognostizierten Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften erforderlich ist. Auf die Größe sowie auf die Auslastung der von den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeuge hat sie keinen Einfluss, ebenso wenig darauf, welche Flughäfen von Passagieren genutzt werden. Ersteres liegt in den Händen der Fluggesellschaften, letzteres bestimmt sich nach den von Fluggesellschaften angebotenen Flugverbindungen. Die Nachfrage wird, wie das Bundesverwaltungsgericht, im Übrigen im Hinblick auf den Verkehrsflughafen München, festgestellt hat, von den Luftverkehrsgesellschaften an die Flughafengesellschaft herangetragen, die hierauf zu reagieren hat.

Gegenargument: Die Behauptung, die FMG habe keinen Einfluss auf die Art der eingesetzten Flugzeugtypen und die angebotenen Flugverbindungen ist vornehm ausgedrückt Nonsens. Einerseits subventioniert die FMG Flugverbindungen durch Marketing- und Spritzzuschüsse, andererseits hat sie die alleinige Hoheit der Preisgestaltung bei An- und Abfluggebühren. Die Erwiderer mögen dazu ihre Zeitschrift DIALOG lesen.

Wer Geld von Anderen nimmt, um Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, z.B. von Lufthansa für das II. Terminal, ist nicht mehr Herr seiner Geschäftspolitik, sondern muss sich diese von Lufthansa diktieren lassen. Es geht bei dem Ausbauantrag 3. Startbahn nicht um Notwendigkeiten, sondern um die Befriedigung von Sonderwünschen der Lufthansa. Bei allen Erwidernungen mit den Stichworten Planbarkeit, Verzögerungsfreiheit, 4 Minuten etc. geht es ausschließlich um die Wünsche von Lufthansa, die nach Fertigstellung einer 3. S/L-Bahn zwei Bahnen für sich und die StarAlliance reklamieren wird, um sich gegenüber anderen Gesellschaften Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Der Rest ist für die Anderen wie beim Terminal 1. Es ist augenfällig, dass andere Luftverkehrsgesellschaften keine vergleichbaren Ausbauforderungen stellen wie Lufthansa. Dieser Wettbewerbsverzerrung ist Einhalt zugebieten, ist sie doch auf Monopolgewinnung ausgerichtet. (RP)

Antrag: Obwohl Lufthansa als Hauptnutzer von MUC ein beträchtliches Drohpotential hat und davon auch ständig Gebrauch macht mit Hinweisen auf Frankfurt, Zürich und demnächst Wien und wahrscheinlich Mailand und Rom ist von der prüfenden und genehmigenden Behörde sicherzustellen, dass vorhandene Monopolstrukturen nicht zusätzlich verstärkt werden. (RP)

3.2.2 Optimierung der vorhandenen Kapazitäten

Einwand: Durch eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten (Terminal 1, der beiden Start und Landebahnen, der Roll- und Abstellfelder), intelligente Betriebskonzepte, eine bestmögliche Ausschöpfung effizienzsteigernder Maßnahmen, ist eine 3. Bahn nicht nötig, zumal auch die in den vorhandenen zwei Bahnen enthaltenen Reserven nach Überzeugung von Kennern ein Wachstum auf deutlich mehr als 50 Mio Fluggäste/Jahr zulassen.

Erwiderung: Der Flughafen München befindet sich in einem kontinuierlichen Prozess, die vorhandenen Kapazitäten des Start-/Landebahnsystems, der Vorfelder, der Terminals etc. zu optimieren, damit die Funktionalität des Flughafens auch bei steigenden Verkehrszahlen gewahrt bleibt. Diese Optimierungsmöglichkeiten sind jedoch begrenzt: Der Koordinationseckwert kann selbst unter Ausschöpfung aller denkbaren technischen und auch operationell-organisatorischen Möglichkeiten in der Zukunft nur noch geringfügig, nämlich allenfalls auf ca. 93 Bewegungen pro Stunde, angehoben werden. Dieser Wert kann, wie die DFS (München) und die Airlines erklären, angesichts der Störungsanfälligkeit und Verspätungsgefährdung einer derartigen Koordinierung planbarer Flüge im tatsächlichen Betrieb große Probleme bereiten (vgl. Antragsbegründung S. 125). Dieses Ergebnis wird durch das Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahr 2020" bestätigt (vgl. Kapitel 4 des Gutachtens). Im Engpasszenario (Prognosenullfall) könnten laut der Luftverkehrsprognose bis zu ca. 43 Mio. Passagiere abgefertigt werden.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 3.1.1.

3.2.3 Verlagerung von Flügen auf andere Flughäfen

Einwand:

- Die Prüfung verstößt gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da weniger einschneidende Möglichkeiten unzulässig ausgeschlossen wurden, wie z. B. die Verlagerung der Allgemeinen Luftfahrt auf andere Landeplätze.
- Ein Großteil, ca. 80% des angestrebten Wachstums, wird durch Umsteiger und somit durch Zubringerflüge erzielt. Daher wäre in jedem Fall zu prüfen, inwieweit der geplante Ausbau durch die gezielte Nutzung bereits vorhandener Kapazitäten an anderen Standorten von vorne herein obsolet wäre.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH hat unter Berücksichtigung des Ziels in Nr. B V 1.6.1 des LEP 2006, an das sie nach § 4 Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 1 ROG gebunden ist, ihr Planungsziel so formuliert, dass der Verkehrsflughafen München langfristig die nationale und kontinentale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen soll und der Verkehrsflughafen München durch einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau zu einem Drehkreuz von europäischem Rang entwickelt wird. Diese Zielsetzung hat zur Voraussetzung, dass der Verkehr unmittelbar an dem Drehkreuz München (Hub) abgewickelt und nicht auf andere Flughäfen verlagert wird. Eine Verlagerung würde die Drehkreuzfunktion in München in Frage stellen. Auch die Allgemeine Luftfahrt kann nicht einfach verlagert werden, da die FMG einer Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einem MTOM (Maximum Take Off Mass) von mehr als zwei Tonnen unterliegt. Insgesamt können die charakteristischen Funktionen eines Hubs mit effizienten Umsteigemöglichkeiten, die die globale

Vernetzung des Luftverkehrsstandorts München sicherstellen, nur dann gewährleistet und entwickelt werden, wenn sowohl der Zubringerverkehr als auch der Abbringerverkehr (Spoke) das Drehkreuz bedienen.

Gegengargument:

Laut FMG komme eine Auslagerung von Flugverkehr wegen der allgemeinen Betriebspflicht nicht in Frage, da die FMG einer Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einem MTOM von mehr als zwei Tonnen unterliege.

Die Betriebspflicht für einen Flughafen gilt aber grundsätzlich allgemein. Dennoch wurde für den Flughafen München eine Befreiung von der Pflicht der „Sperrholzflieger“ erreicht.

Es muss damit gerechnet werden, dass diese aufgehoben wird und dass auch dieser Flugverkehr am FH München aufzunehmen ist. Er ist von daher stets in die Prognosen (insbesondere Belastungen mit Lärm und Schadstoffen) mit einzubeziehen, da nicht von vorne herein sicher ausschließbar.

Andererseits: wenn – wie bisher – eine Befreiung bis zu 2 t MTOM möglich war, dann ist auch eine Befreiung für die gesamte Allgemeine Luftfahrt nicht ausgeschlossen. Was zum Beispiel mit einer Auslagerung an den militärischen Flughafen Erding möglich wäre. Auch für diesen Fall wäre eine Bedarfsprognose zu ermitteln.

Daneben wurde in der Vergangenheit alles getan, damit sich möglichst viele Luftfahrtunternehmen in München ansiedeln. (TD)

Antrag: Zur Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

Gegenargument: In nahezu allen wichtigen Ländern und Orten ist der kontinentale vom interkontinentalen Luftverkehr getrennt. Dabei werden den Passagieren beträchtliche Wegstrecken von dem einen zum anderen Flughafen zugemutet. Auch der Großraum München würde über ausreichende Möglichkeiten dieser Art verfügen. Die Erwiderung der FMG ist daher nach internationalen Gebräuchen nicht belastbar. Umso weniger ist das Klammern der FMG an der Allgemeinen Luftfahrt verständlich. Vermutlich würde mit der Auslagerung der Allg. Luftfahrt das gesamte Gebäude der Antragsargumentation zusammen brechen, weil sichtbar wird, wer die vorhandene, großzügige Startbahnkapazität verstopft. (RP)

Antrag: Neben dem Prognosenullfall ist auch eine Variante ohne allg. Luftfahrt darzustellen. Des Weiteren wird beantragt, die Allg. Luftfahrt definitiv auszulagern z.B. nach Oberpfaffenhofen oder Fürstenfeldbruck oder Augsburg. Dies entspräche auch der Forderung des LEP nach gleichwertigen Lebensbedingungen. (RP)

3.2.4 Verlagerung Luftverkehr auf die Schiene

Einwand: Die Prüfung verstößt gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da weniger einschneidende Möglichkeiten unzulässig ausgeschieden wurden, wie z. B. die Verlegung eines Teils des Flugverkehrs auf die Schiene.

Erwiderung: Eine Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene, z.B. durch Kostenanreize der Schienenverkehrsträger, fällt nicht in den Verantwortungsbereich der Vorhabenträgerin und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen liegt es auch im Interesse der Flughafen München GmbH, eine gute Verbindung von Schienen- und Luftverkehr am Flughafen München zu erreichen. Daher unterstützt die Flughafen München GmbH den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausdrücklich.

Gegenargument:

Die Frage, inwieweit Teile des Luftverkehrs auf die Schiene verlagert werden könnten, ist durchaus eine Frage des Planfeststellungsverfahrens, weil eine stärkere Verlagerung auf die Schiene sofort und spürbar zur Verringerung des prognostizierten Bedarfs und der benötigten Flughafenkapazität führt.

Wäre diese Frage im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geklärt worden, hätte festgestellt werden müssen, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht entspricht. Die Feststellung der ROB ist daher falsch.

Zubringerflüge aus dem Nahbereich zum Flughafen München können durchaus auf die Schiene verlagert werden und sind kein Bestandteil eines Drehkreuz-Systems. Wenn gleiche Bedingungen für alle Verkehrssparten vorliegen würden (Steuern, Subvention, ..), würden die Passagiere den Schienenweg mehr nutzen. (TD)

Antrag: Zur Entscheidung über das beantragte Vorhaben ist ein Gutachten erforderlich, welches darüber Auskunft gibt, wie über ein besseres Zusammenwirken von Luft- und Schienenverkehr Luftverkehr eingespart und der Schienenverkehr als unabdingbar notwendiges Verkehrsmittel für alle gestärkt wird (mehr und schnellere Verbindungen). (TD)

3.2.5 Zubringerflüge – Eisenbahn

Einwand: Derzeit vernichten viele kleine Zubringerflüge die Kapazitäten am Flughafen München. Viele dieser kurzen (bis 600 km) Zubringerflüge könnten problemlos durch die Bahn ersetzt werden.

Erwiderung: Zubringerflüge sind notwendiger Bestandteil des Drehkreuz-Systems. Auf die Wahl der von den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeugtypen hat die FMG keinen Einfluss. Ebenso können die Passagiere frei wählen zwischen den Verkehrsmitteln Luftverkehr, Schienenverkehr oder Individualverkehr.

Gegenargument: Zubringerflüge sind kein notwendiger Bestandteil eines Drehkreuz-Systems, sie sind lediglich ein Geschäftsfeld. Gemäß Anlage 1 zum Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung betont ausdrücklich den Vorrang von Anfahrten per Schiene vor Kurzstreckenflügen. Die direkten und indirekten Steuergelder, die seitens FMG für eine 3. S/L-Bahn verschwendet werden sollen, können genauso für die Substituierung der Kurzstreckenflüge durch das Schienensystem ausgegeben werden. Dabei könnte auch der Bedarf an Straßenausbaumaßnahmen erheblich reduziert werden. (RP)

Antrag: Neben dem Planungsnullfall und der Variante mit Auslagerung der allg. Luftfahrt ist auch eine Variante darzustellen, in der Kurzstreckenflüge bis 500 km Umkreis durch Schienenverkehr substituiert wurde. Wohlgermerkt bezieht sich alles auf das Jahr 2020. (RP)

3.2.6 "Nullvariante"

Einwand: Zu Unrecht wurde die Nullvariante abgelehnt.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH kann nicht auf die Nutzung allein der Kapazität des bestehenden Verkehrsflughafens München verwiesen werden. Der Koordinations-eckwert für den Verkehrsflughafen München könnte allenfalls von 90 auf 93 Bewegungen pro Stunde angehoben und der in der Luftverkehrsprognose ermittelte Bedarf damit nicht einmal annähernd abgedeckt werden. Die Aufrechterhaltung des „Status quo“ stellt daher kein Planungsziel dar, das vor den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes, des Bayerischen Landesplanungsgesetzes und namentlich der Zielbestimmungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern Bestand hat. Die „Nullvariante“ läuft im konkreten Fall auf ein anderes Projekt hinaus; bei ihr kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden (hierzu etwa BVerwG, U. vom 17. Mai 2002 – Nr. 4 A 28.01 –, BVerwGE 116, 254/259 ff.; BVerwG, U. vom 15.01.2004 – Nr. 4 A 11.02 –, S. 20 der Urteilsausfertigung).

Gegenargument: Spätestens jetzt ist an der Zeit, den Erwiderungen der FMG die Seriosität abzusprechen. Es muss nicht nochmals betont werden, dass die Bedarfsprognose in jeder Hinsicht obsolet ist. Ganz offensichtlich hat Intraplan die Nullvariante zur eigenen Erbauung und ohne jeden Auftrag entwickelt. Die Nullvariante entspricht in jeder Hinsicht der Raumordnung, dem Landesplanungsgesetz und den Zielen des LEP und zwar in weit höherem Maße als der Ausbauantrag der FMG. Verbunden mit den beantragten Varianten ohne Allg. Luftfahrt und mit Substituierung der Kurzstreckenflüge durch Schienenverkehr, beweist die Nullvariante nachgerade, dass der Ausbauantrag völlig überzogen ist. (RP)

Antrag: Die Erörterung im Rahmen des Anhörungsverfahrens ist so lange auszusetzen, bis von der FMG brauchbare und Realitätsbezogene Erwiderungen vorliegen. Auf der jetzigen Basis der Erwiderungen sind der Aufwand an Zeit und Kosten zur Teilnahme an der Erörterung für den Einwender unzumutbar. (RP)

3.3 Alternativenprüfung der Bahnlagen

3.3.1 Ergänzende qualitative Kriterien

Einwand: Auch das Planungsziel der Verringerung von Verspätungen oder die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahnsystems erfordern keine 3. Bahn.

Erwiderung: Das Vorhaben ist aufgrund des Verkehrszuwachses gerechtfertigt, der auf dem bestehenden Zweibahnssystem in Zukunft nicht mehr abgewickelt werden kann. Das Vier-Minuten-Kriterium und die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahnsystems für den Fall der Sperrung einer der bestehenden Bahnen dienen dagegen lediglich der Konkretisierung der Planung. In der

Begründung des Antrags auf Planfeststellung, S. 133, wird dazu ausgeführt: "Bei der Bewertung der Planung ist die Nachhaltigkeit des Planungsziels von hoher Bedeutung, insbesondere bei der Prüfung von Planungsalternativen. Die Nachhaltigkeit muss daher durch ergänzende qualitative Kriterien sichergestellt werden. Dies entspricht der Zielbestimmung B V 1.6.1 (Z) des LEP Bayern, die nicht nur einen bedarfsgerechten, sondern auch einen leistungsfähigen Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang fordert. Insbesondere muss die den Koordinationseckwert maßgeblich bestimmende (planbare) Stundenleistungsfähigkeit des Flughafens München durch ein angemessenes Qualitäts- bzw. Verspätungsniveau konkretisiert werden." Unter dem Stichwort "Betriebliche Funktionalität" ist eine Reihe zusätzlicher Kriterien planungsbestimmend. Im Schwerpunkt ist die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahnsystems für den Fall der Sperrung einer der bestehenden Bahnen zu nennen (Antragsbegründung, S. 133). Einzelheiten können dem Gutachten "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn", insbesondere den Abschnitten 2.3 (Erläuterung des Kriteriums "Betriebliche Funktionalität"), 4.5.2.2 (Gewichtung des Kriteriums innerhalb der Gesamtbewertung) und 4.6.2 (Ergebnisse) entnommen werden.

Gegenargument:

Der Verkehrszuwachs ist fast ausschließlich ein Resultat der unterschiedlichen Behandlung der Verkehrswege (Steuer, Subventionen, ...). Wenn sich diese Bedingungen nicht ändern, wird der Flugverkehr immer einen Vorteil haben. Dann genügt auch die dritte und die vierte Bahn nicht mehr. Nach Lesart der FMG wird dann der Raum im Umkreis von 50 km um den Flughafen in die Lärm-schutzzone aufgenommen und allen Leuten wird die akustische Käfighaltung verordnet. Solcherart Logik kann man nicht ernsthaft folgen wollen.(TD)

Antrag: Zur Entscheidung über das beantragte Vorhaben muss für Deutschland und Europa eine verbindliche Abstimmung über den künftigen Luftverkehrsbedarf und den zur Bewältigung notwendigen Ausbau aller Flughäfen in Deutschland und Europa herbeigeführt werden. (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 1.1.2.

3.3.2 Durchführung der Alternativenprüfung

Einwand: Es hat nur eine unzureichende Alternativenprüfung stattgefunden.

Erwiderung: Mit der "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn – Gesamtdarstellung der vertieften Variantenprüfung", sowie der "Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse" des DLR, Ordner 39 der Antragsunterlagen, hat die Vorhabensträgerin eine umfassende vertiefte Variantenprüfung vorgelegt, in der eine vergleichende Beurteilung von 31 verschiedenen Bahnlagen in drei Untersuchungsstufen vorgenommen wird. Die Kriterien der Untersuchung werden der Gesamtdarstellung vorangestellt und im Einzelnen begründet (Kapitel 2 der Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn). Die Ergebnisse werden, soweit möglich, zahlenmäßig quantifiziert und in Form von Tabellen erfasst. Sämtliche Wertungen, die gerade in der zweiten und dritten Untersuchungsstufe zur Verknüpfung der ermittelten Einzelergebnisse erforderlich waren, wurden durch Bewertungsschemata und Gewichtungsfaktoren aufgedeckt und transparent gemacht.

Gegenargument: Die Existenz der Vorrangfläche (man beachte den Namen) hat von Beginn an das Ergebnis sowohl der Alternativenprüfung, wie auch anderer dem FMG-Antrag zu Grunde gelegten Gutachten und Untersuchungen vorherbestimmt. Eine wirkliche Freiheit der Ergebnisse hat niemals bestanden. Man betrachte nur die zeitliche Abfolge. Richtig wäre gewesen die ergebnisoffene Alternativenprüfung, dann Raumordnung und danach die Ausweisung einer Vorrangfläche. (RP)

Antrag: Erneute Durchführung einer Alternativenprüfung, von einem wirtschaftlich unabhängigen, neutralen Gutachter und ergebnisoffenen Vorgaben. (RP)

3.3.3 Ergebnis der Alternativenprüfung

Einwand:

- Wie wird sichergestellt, dass die Variante 5b die Variante mit den geringsten Belastungen für Mensch und Umwelt ist?
- Bei geringeren Achsabständen, die auch noch mit den betrieblichen Belangen vereinbar wären, würde sich die Geräuschbelastung in ... vermindern. Die gewählte Bahnlage 5 b wird deshalb zurückgewiesen.

Erwiderung: In einem umfassenden Abwägungsprozess der Vor- und Nachteile verschiedener Bahnlagen hat sich ergeben, dass mit der Bahnlage 5b die Planungsziele der Vorhabensträgerin mit

den nachteilig betroffenen Belangen insgesamt am besten miteinander in Ausgleich gebracht werden können (vgl. S. 157 ff der Antragsbegründung).

Gegenargument: In einem ausschließlich auf die Vorrangfläche bezogenen Abwägungsprozess hat sich die Variante 5b als diejenige erwiesen, die für die Antragstellerin den geringsten wirtschaftlichen Aufwand mit dem größtmöglichen Nutzen bedeutet. (RP)

Antrag: siehe Punkt 3.3.2. (RP)

4. Technische Planung

5. Wasserwirtschaftliche Maßnahmen

6. Lärmauswirkungen

6.1 Fluglärm Bestand

6.1.1 Neue Rechtslage – Darstellung von Fluglärmbeeinträchtigungen

Einwand: Eine neue Rechtslage hat zu einer veränderten Darstellung der Lärmbeeinträchtigungen im Vergleich zum Raumordnungsverfahren geführt – an der tatsächlichen zusätzlichen Lärmbelastung hat sich aber dadurch nichts geändert.

Erwiderung: Der vorhandene und künftig zu erwartende Fluglärm wird mit dem neuen Fluglärmgesetz 2007 zu Gunsten der Betroffenen rechnerisch höher ermittelt als vorher: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber in § 2 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 die Einrichtung von Lärmschutzbereichen mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze verbindlich geregelt. Die mit dem Änderungsantrag vorgelegte Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – legt diese gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Dies gilt ebenso hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärmG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung. Diese "neue Rechtslage" hat neben einer Änderung der Kriterien zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen auch zu einer Änderung der rechnerischen Ermittlung dieser Werte gegenüber dem Fluglärmgesetz aus dem Jahre 1971 geführt. Hierzu zählt insbesondere die Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung (sog. 3-Sigma-Regelung) sowie die Berücksichtigung des nunmehr dem Flugverkehr zuzurechnenden Rolllärms. Insgesamt führen diese und weitere Vorgaben der Berechnungsvorschriften dazu, dass sich – bei gleichem Flugbetrieb – gegenüber früheren Berechnungen höhere Lärmwerte ergeben. Den detaillierten Erläuterungen der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – ist zu entnehmen, dass allein die sog. 3-Sigma-Regelung am Flughafen München um bis zu 1,7 dB(A) höhere Werte ergibt. Die Fluglärmbeeinträchtigten genießen damit nach der neuen gesetzlichen Regelung einen besseren Schutz als zuvor, da die Beurteilungspegel für die Einrichtung der Lärmschutzbereiche nach § 2 Abs. 1 und 2 Fluglärmgesetz schneller als früher erreicht werden.

Gegenargument:

Die Behauptung der FMG durch die neue gesetzliche Regelung würden die Fluglärmbeeinträchtigten einen besseren Schutz genießen als zuvor, trifft nicht zu.

Es stellt insbesondere keinen besseren Schutz dar, wenn ein größerer Bereich in die Lärmschutzbereiche aufgenommen wird. Es sind dann wesentlich mehr Menschen in die akustische Käfighaltung verbannt.

Nach bisheriger Lesart bedeutet die Aufnahme in einen Lärmschutzbereich nur, dass man damit über eine bessere Argumentation beim Antrag auf Schutzmaßnahmen verfügt.

Daneben ist es an der Zeit, die Aufnahme in einen Lärmschutzbereich nicht weiter als etwas Positives darzustellen und wogegen ein Klagerecht nicht bestehe (weil es sei ja etwas Gutes sei). Nach Lesart der FMG habe man in den Lärmschutzbereichen nämlich das Recht, ordentlich Lärm verursachen zu dürfen, denn dafür habe man ja schließlich bezahlt

Daneben wurde den Bewohnern im Umland des Flughafens bereits bei der früheren Planung ein wesentlich höheres Schutzniveau zugesprochen als nach den früher gültigen Werten des FluglärmG (der Lärm wird wesentlich geringer sein als der, auf den die Schutzmaßnahmen beruhen; der zulässige Lärm wurde durch die 62 dB(A)-Grenzzuglinie halbiert) (TD)

Antrag: Es sind neue Gutachten erforderlich, bei denen der maximal mögliche Flugbetrieb zu Grunde gelegt ist (Flugwege, Flughöhen, Flugzeugmix, Belegung der Korridore, Breite der Korridore, Verteilung auf die Bahnen, Anteil der Umsteiger, ...). (TD)

6.1.2 Vorhandene Fluglärmbelastung

Einwand:

- Der Fluglärm ist schon heute eine erhebliche Belastung für mich.
- Selbst mit Wohnsitz fernab des Flughafens haben sich dort die Überflüge durch Warteschleifen o.a. in den letzten Jahren deutlich und spürbar gesteigert.

Erwiderung:

Zum Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens München hat der Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 in der Fassung seiner Änderungen die erforderlichen Schutzauflagen verfügt. Die Rechtmäßigkeit dieser Schutzauflagen ist von den Gerichten ebenso wie die Rechtmäßigkeit der von der Regierung von Oberbayern verfügten Betriebsregelungen, insbesondere der Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München, bestätigt worden.

Gegenargument: Die Schutzzonen entsprechen nicht dem tatsächlichen Flugverlauf.

Auch die Standorte der Lärmmessungen sind nicht an den tatsächlichen Flugverlauf angepasst. Es gibt auch für die Schutzzonen keine Beibehaltung des Status Quo, sondern sie sind ständig den Änderungen in der Nutzung der Flugrouten bzw. Abweichungen davon anzupassen. (RP)

Antrag: Schon für das bestehende Zweibahnssystem sind die Schutzzonen den Tatsachen anzupassen. Dabei sind auch topographische Gegebenheiten zu berücksichtigen. Die Standorte der Messeinrichtungen sind anzupassen. Für die Berechnung der Schutzzonen und Veränderung der Messeinrichtungen sind unabhängige Gutachter zu beauftragen. (RP)

6.1.3 Umfang der Lärmschutzzonen

Einwand: Die ausgewiesenen Schutzzonen um den Flughafen sind zu klein bemessen, da sie die größeren Ortschaften wie Freising, Wartenberg und Erding aussparen.

Erwiderung: Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Schutzmaßnahmen einschließlich der im Planfeststellungsbeschluss ausgewiesenen Schutzzonen sind Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen gewesen und gerichtlich bestätigt worden. Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAmax) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt. Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt: Tag-Schutzzone 1: LAeq,Tag = 60 dB(A), Tag-Schutzzone 2: LAeq,Tag = 55 dB(A). Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt: Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010: LAeq,Nacht = 53 dB(A), LAmax = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnern), b) ab dem 01.01.2011: LAeq,Nacht = 50 dB(A), LAmax = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern). Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAmax handelt es sich um einen Pegel im Rauminnern, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird. Die ausgelegten Planunterlagen weisen die Lärmschutzbereiche (zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone) aus, die dem ab 07.06.2007 geltenden novellierten Fluglärmgesetz, § 2 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, entsprechen. Die mit dem Änderungsantrag vorgelegte Schalltechnische Untersuchung legt diese gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Dies gilt ebenso hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärmG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung.

Gegenargument: Schallschutzzonen bzw. Tag- und Nachtschutzgebiete müssen sich am tatsächlichen Flugverhalten orientieren. Es kann nicht angehen, dass im Antrag wirtschaftlich (im Sinne der Vermeidung von Schallschutzmaßnahmen) günstige Betriebskonzepte und Flugrouten vorgelegt werden, auf deren Basis Schutzzonen berechnet werden. Entweder werden die im Antrag ausgewiesenen Lärmoptimierten Flugrouten präzise geflogen oder die Schutzzonen müssen im nachhinein dem tatsächlichen Verhalten angepasst werden bei dauerhafter Überprüfung. (RP)

Antrag: Sofortige und unabhängige Lärmmessung des Istzustandes, Neufestlegung der Schutzzonen im bestehenden Zweibahnssystem und Anpassung und jährliche Überprüfung unter Einbeziehung einer evtl. Ausbauvariante. (RP)

6.1.4 Lärmreduzierung am Flughafen München

Einwand: Der dramatische Anstieg der flugbetriebsbedingten Lärmbelastungen tags und nachts ist mit den Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 in Maßgabe Nr. II. 5.2 und 5.3 nicht in Einklang zu bringen. Im Gegenteil, nach den landesplanerischen Vorgaben soll die Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland in Folge der Erweiterung durch die geplante Start- und Landebahn "möglichst gering" gehalten werden.

Erwiderung: Die Maßgaben Nr. II. 5.2 und 5.3 der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 lauten: II. 5.2 In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist sicherzustellen, dass durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen der Flugbetrieb so gestaltet wird, dass eine Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland in Folge der Erweiterung durch die geplante Start- und Landebahn möglichst gering gehalten wird. II. 5.3 Die Nutzung der 3. Start- und Landebahn ist zur Abwicklung des Nachtflugverkehrs ausschließlich in Notsituationen, in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen vorzusehen; im Übrigen bleiben die Beschränkungen durch die aktuelle Nachtflugregelung davon unberührt.

Die Flughafen München GmbH hat ihrer Planung eine Konfigurationsanalyse mit dem Ziel der Minimierung der Auswirkungen des Flugbetriebes auf der 3. Start- und Landebahn zu Grunde gelegt. Der Lärmauswirkung wurde hierbei die zweitstärkste Gewichtung zugewiesen. Lediglich die Inanspruchnahme bebauter Grundstücke wird in der Konfigurationsanalyse stärker gewichtet. Lärmbewusste Planung findet zudem durch das Luftfahrt-Bundesamt und die Deutsche Flugsicherung unter Beteiligung der Fluglärmkommission für den Flughafen München nach § 32 b LuftVG statt, die – wie in der Maßgabe Nr. II. 5.4 der landesplanerischen Beurteilung angesprochen – bei der Planung der Flugverfahren neben den Flugsicherheitsbelangen auch den Lärmschutzbelangen der Bevölkerung Rechnung zu tragen haben. Lärmbewusste Planung ist ferner den Kommunen aufgegeben, die bei der vorsorgeorientierten Siedlungsplanung unter Umständen die Vorgaben des novellierten Fluglärmgesetzes und die ergänzenden landesrechtlichen Bestimmungen des LEP Bayern zu beachten haben. Auch im ständigen Betrieb räumt die Flughafen München GmbH den Lärmschutzbelangen einen hohen Stellenwert ein. So verpflichtet sie alle Luftfahrzeugehalter in Teil II Nr. 2.2 der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München (FBO), Geräuschbelästigungen durch Triebwerke auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken. Dies gilt insbesondere für die Zeiten der Flugbeschränkung. Im Vollzug der Betriebsregelungen der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung darf am Flughafen München zudem bei Landungen Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist und wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe sind nur in dem hierfür vorgesehenen Triebwerksprobelaufstand (Lärmschutzanlage) zulässig. Ferner dürfen Luftfahrzeuge in oder aus dem Triebwerksprobelaufstand, den Wartungs- und Unterstellhallen sowie Werkstätten nicht mit eigener Kraft und im Bereich der Vorfelder nur mit der erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden (FBO II Nr. 2.3). Schließlich fördert die Flughafen München GmbH durch die Erhebung lärm- und emissionsabhängiger Flughafenentgelte die Anschaffung und den Einsatz leiserer Flugzeugmuster. Insoweit wird den Maßgaben Nr. II. 5.1, 5.2 und 5.5 der landesplanerischen Beurteilung Rechnung getragen. Der Maßgabe Nr. II. 5.3 der landesplanerischen Beurteilung ist durch die Beschränkung der Nutzung der 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit auf die in der Maßgabe aufgeführten Ausnahmetatbestände Rechnung getragen (vgl. dazu auch 6.5.1)

Verbleibende Auswirkungen werden abschließend durch das novellierte Fluglärmgesetz (FluglärmG) bewältigt, nach dem die Flughafen München GmbH den Eigentümern der innerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nachtschutzzone gelegenen Wohngebäude und der besonders schutzbedürftigen Einrichtungen nach Maßgabe des novellierten FluglärmG und seiner Ausführungsvorschriften die Aufwendungen für erforderliche bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung erheblicher fluglärmbedingter Belästigungen und Schlafstörungen zu erstatten haben wird.

Gegenargument:

Soweit die FMG darauf verweist, dass bei Landungen Schubumkehr nur aus Sicherheitsgründen angewendet werden dürfe, sei vermerkt, dass diese Vorschrift schon jetzt gilt.

Ebenso, dass gegen diese Vorschrift praktisch bei jeder Landung verstoßen wird. (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.1.3. (RP)

6.1.5 Messung von Fluglärm

Einwand: Kontrollmessungen werden nur vom Flughafenbetreiber selbst durchgeführt, wo-durch eine unabhängige Kontrolle der Einhaltung nicht gewährleistet ist.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH ist als Flughafenunternehmer nach § 19 a Satz 1 LuftVG verpflichtet, eine Fluglärmmessanlage einzurichten und zu betreiben, mit der die Geräusche an- und abfliegender Luftfahrzeuge fortlaufend gemessen und registriert werden. Dementsprechend werden 16 ortsfeste Messstellen betrieben, deren Standorte mit der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission abgestimmt und im Umkreis von 20 km um den Flughafen vorwiegend mit dem geringsten Abstand zu den An- und Abflugrouten den Wohnsiedlungen angeordnet sind. Gemäß § 19 a Satz 2 LuftVG werden die Mess- und Auswertungsergebnisse der Genehmigungsbehörde und der nach § 32 b LuftVG gebildeten Fluglärmkommission für den Flughafen München mitgeteilt. Durch die Veröffentlichung der Mess- und Auswertungsergebnisse im Internet werden die Fluglärmberichte der Flughafen München GmbH der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Standorte der ortsfesten Messstellen wurden und werden in Absprache mit der Fluglärmkommission festgelegt. Darüber hinaus führt die Flughafen München GmbH regelmäßig mobile Messungen an Standorten durch, an denen keine stationären Messanlagen Auskunft über die Fluglärmsituation geben. Die Standorte der mobilen Messungen werden vor Beginn der Messung mit den jeweiligen örtlichen Vertretern (Gemeinde, Stadt oder Landkreis) abgestimmt und können über diese auch beantragt werden.

Gegenargument:

Die Erwiderung der FMG entkräftet den Einwand, dass eine unabhängige Kontrolle nicht gewährleistet ist, nicht.

Daneben ist festzustellen, dass die Messungen an ungeeigneten bzw. an zu wenigen Stellen durchgeführt werden und dass die Werte nach einer falschen Methode errechnet werden. (TD)

Antrag: Es wird eine unabhängige Kontrolle des Fluglärms an repräsentativen Orten beantragt. (TD)

Gegenargument: Die Vorgabe des LuftVG nach Einrichtung und Betrieb der Fluglärmmessung ist keine Anweisung zur Selbstkontrolle des Flughafenunternehmers. Vielmehr regelt sie die Verpflichtung an sich und die Kostenübernahme. Es entspricht national und international anerkannten Grundsätzen und Qualitätsnormen der unbeeinflussbaren und unabhängigen Kontrolle, dass Art, Umfang und Standorte der Einrichtungen, ebenso wie die Auswertung der gewonnenen Daten und deren Aufbereitung durch eine unabhängige Institution bestimmt und durchgeführt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass kein Ankündigungsmodus besteht, der zu Manipulationen einlädt. (RP)

Antrag: Der Antragstellerin ist schon im jetzigen Zweibahnsystem aufzuerlegen, diese Aufgabe einer unabhängigen Institution zu übertragen. (RP)

6.2 Flugrouten

6.2.1 Annahmen zu Flugrouten, Flugzeugmix und Bahnbelegung

Einwand: Es ist zu berücksichtigen, dass genaue Aussagen über die Betroffenheiten mangels der erforderlichen Angaben (u. a. keine Festlegung der Flugrouten und des Flugzeugmixes sowie der Belegung der nördlichen Bahnen) noch gar nicht erfolgen können. **Erwiderung:** Gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) ist der äquivalente Dauerschallpegel LAeq,Tag für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel LAeq,Nacht und der Maximalpegel LAmix für die Nacht-Schutzzone unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz zu ermitteln.

Die Daten über den Flugbetrieb eines bestehenden Flugplatzes erfassen die Streuung der Nutzungsanteile der einzelnen Betriebsrichtungen, indem für jede Start- und Landebahn die Nutzungsanteile in den zurückliegenden zehn Kalenderjahren getrennt für die Zeiträume Tag und Nacht sowie getrennt für Start und Landung angegeben werden. Jede Berechnung einer künftigen flugbetriebsbedingten Lärmbelastung kann hiernach nur auf Annahmen u. a. zu den Flugrouten, dem Flugzeugmix und der Bahnbelegung basieren. Die in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – berücksichtigten An- und Abflugrouten sind von der DFS als plausibel bestätigt worden. Zu den Einzelheiten des allgemein üblichen und bewährten Vorgehens wird auf die Schalltechnische Untersuchung – Teil A – (insbes. Kapitel 4) Bezug genommen.

Gegenargument:

Die Ermittlung des LAeq nach dem FluLärmG ist vorgeschrieben für die Festlegung der Lärmschutzzonen. Für die tatsächliche Betroffenheit müssen dagegen entweder verbindlich vorgegebene Flugrouten zu Grunde gelegt werden – oder – soweit diese noch nicht verbindlich sind – müssen alle nicht auszuschließenden Wege, Höhen, Belegungen, Flugzeugmixe, ... zu Grunde gelegt werden.

Daneben darf nicht auf eine Durchschnittsbelastung (wie z.B. nur auf die verkehrsreichsten Monate nach dem FluLärmG) abgestellt werden.

Da nicht auszuschließen ist, dass auch einmal eine längere Zeit nur in eine Richtung gestartet wird, muss zudem die 100 %-Regelung zu Grunde gelegt werden.

Wenn die DFS die berücksichtigten An- und Abflurrouten als plausibel bestätigt, dann heißt das nichts anderes, als dass man unter anderem möglicherweise wohl auch so fliegen könnte – aber natürlich auch ganz anders – wie die Erfahrung aus der ersten Planung zeigt. Die Bestätigung der DFS ist nicht einmal das Papier wert, auf dem Sie gegeben wurde. (TD)

Antrag: Es sind neue Gutachten erforderlich, bei denen der maximal mögliche Flugbetrieb zu Grunde gelegt ist (Flugwege, Flughöhen, Flugzeugmix, Belegung der Korridore, Breite der Korridore, Verteilung auf die Bahnen, Anteil der Umsteiger, ...). Es ist auf die Maximalbelastung (nicht Durchschnittsbelastung) abzustellen. Es ist die 100 %-Regelung für die Betriebsrichtungen anzuwenden. (TD)

Gegenargument: Die Baugenehmigung eines Feuerwehrhauses bei Festlegung der An- und Abfahrtswege nach Inbetriebnahme des Objektes würde die Neuauflage eines Schildbürger-Streiches darstellen. Zu welchem Betrug diese Rechtsordnung einlädt, haben die Kranzberger mit der Bekanntgabe der Flugrouten im Jahre 1988 erlebt, die im diametralen Gegensatz zu den angenommenen Flugrouten standen, die dem Bauantrag des Flughafens zu Grunde lagen und auch nach damaliger Diktion plausibel und überprüft und höchstwahrscheinlich waren. Hinzu kommt, dass auch nach Festlegung der Flugrouten völlig abweichend geflogen wird. (RP)

Antrag: Die Festlegung von Tag- und Nachtschutzzonen erfolgt auf der Basis des tatsächlichen Flugverhaltens und ist schon für das jetzige Zweibahnssystem neu zu bestimmen. (RP)

6.2.2 Festlegung von Flugrouten

Einwand:

- Die Stadt... stimmt dem Vorhaben nur zu, wenn beim zukünftigen Betrieb, so wie bisher, ein Überflug des Stadtgebietes vermieden wird.
- Es wird gefordert, dass der Stadtteil ... nicht überflogen werden darf, um die Lärmbelastungen für die Bürger gering zu halten.

Erwiderung: Die Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere der Lärmbelastung, erfolgte unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs. Dies umfasst plausible Annahmen hinsichtlich der Flugrouten im Planungsfall. Die rechtsverbindliche Festlegung von Flugrouten erfolgt (u.a. Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte) durch Rechtsverordnung nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO durch das Luftfahrt-Bundesamt. Hierbei haben gemäß § 29b Abs. 2 LuftVG die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Bei wesentlichen Änderungen, etwa neuen Flugrouten, anderen Routenverläufen etc. werden Alternativen betrachtet, in der Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG beraten, im Rahmen einer Abwägung die optimale Route identifiziert und zum nächsten festgelegten Veröffentlichungsdatum in Kraft gesetzt. Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Hält die Genehmigungsbehörde oder die für die Flugsicherung zuständige Stelle die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht für geeignet oder nicht für durchführbar, so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit. Der Kommission sollen gem. § 32b Abs. 4 LuftVG angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern.

Gegenargument:

Es mag sein, dass die Untersuchung für die Festlegung der Lärmschutzzonen nach dem FluLärmG nach dem voraussehbaren Flugbetrieb durchzuführen ist. Für die Entscheidung im Planfeststellungsverfahren muss dagegen die Fluglärmbelastung zu Grunde gelegt werden, die bei maximalem und nicht von vorne herein sicher ausgeschlossenen Flugbetrieb auftreten kann (überflogenes oder tangiertes Gebiet, Flughöhe, Belegung der Routen, 100 % des lautesten Fluggeräts, ...).

Die Darstellung der FMG zeigt, dass die vorgelegten Unterlagen (die ja nur vom angeblich voraussehbaren Flugbetrieb ausgehen) nicht ausreichen, um die tatsächlich mögliche und nicht auszuschließende Lärmbelastung erkennen zu können und somit für das Planfeststellungsverfahren ungeeignet und ungenügend sind.

Daneben wird der Begriff '**vorhersehbarer Flugbetrieb**' aus dem FluLärmG' völlig falsch interpretiert. Damit ist **nicht der von der FMG geplante Flugbetrieb** gemeint – ob von der DFS als realistisch eingeschätzt oder nicht –, damit ist der Flugbetrieb gemeint, der nicht von vorne herein ausschließbar ist.

Aufgrund unserer Erfahrungen mit der Einhaltung der Genehmigung, Planung und der gegebenen Zusagen und Einigungen ist **vorhersehbar**, dass sich der Flugbetrieb des Flughafens München auf einen Bereich rund um den Flughafen im Umkreis von 50 km erstrecken wird.

Der Hinweis der FMG, dass die Luftfahrtbehörden bei der Festlegung der Flugrouten auf den Schutz der Bevölkerung von unzumutbarem Lärm hinzuwirken haben und dass die Fluglärmkommission Vorschläge machen können, stammt aus der „Aktion Sandmännchen“ und kann den Befürchtungen der Bürger nicht entgegentreten:

Die Flugbehörden dürfen nach noch immer herrschender Meinung hoher Gerichte selbst dann eine Route festlegen, wenn der Lärm unzumutbar ist.

Auch die Fluglärmkommission hat nur ein wirkungsloses Vorschlagsrecht; daneben können dort Betroffene leicht überstimmt werden (es gilt: 'hauen und stechen' und 'jeder gegen jeden'). Diese Konflikte müssen daher im Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

Die Feststellung der maximal möglichen Betroffenheit und der Luftschadstoffe sowie die Frage der Zumutbarkeit muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geschehen / geklärt werden. Die Bezugnahme auf das FluLärmG bzw. auf die Luftfahrtbehörden bzw. auf die Fluglärmkommission ist unzulässig (wie notfalls bewiesen wird). (TD)

Antrag: Es sind neue Gutachten erforderlich, bei denen der maximal mögliche Flugbetrieb (alles, was nicht von vornherein sicher und auf Dauer ausschließbar ist) zu Grunde gelegt ist (Flugwege, Flughöhen, Belegung der Korridore, Breite der Korridore, Verteilung auf die Bahnen, Anteil der Umsteiger, 100 % des lautesten Fluggeräts, ...). (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.2.1 (RP)

6.2.3 Flugroutenabweichungen im Realbetrieb

Einwand: Die von der FMG in den Plänen gezeigten An- und Abflugrouten sind Idealrouten. Die tatsächlichen Flugrouten sind bei der deutschen Flugsicherung zu sehen, sie zeigen eine sehr breite Streuung der Flugrouten. Schon heute sind Räume stark durch Lärm belastet, die laut den offiziellen Flugrouten gar nicht belastet sein dürften.

Erwiderung: Zuständig für die Flugführung ist die Deutsche Flugsicherung (DFS). Diese weist den Piloten den zu fliegenden Flugweg (in der Regel Flugrouten) an und überwacht die Einhaltung. Abweichungen von angewiesenen Flugwegen seitens der Piloten sind nur in Ausnahmesituationen (z.B. Gewitter, Notfall) nach vorheriger Absprache mit dem Fluglotsen zulässig. Die in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärm-belastung – berücksichtigten An- und Abflugrouten sind von der DFS als plausibel bestätigt worden. Das der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegte Berechnungsverfahren der AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) schreibt die Berücksichtigung der seitlichen Abweichung der Flüge von den festgesetzten Flugstrecken vor. Hierzu wird jeder Flugstrecke ein Flugkorridor mit einer bestimmten Korridorbreite zugeordnet. Innerhalb der Korridore wird der Anteil der Flugbewegungen von der Flugstrecke als Korridormittellinie nach außen hin abnehmend berücksichtigt. Die prozentuale Verteilung ist in der AzB vorgeschrieben. Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die tatsächlichen Flugrouten einschließlich deren Streuung durch die Verwendung von zwei Fluglärm-berechnungsmodellen. Während der Modellierungsansatz Typ 1 die nach dem

Luftfahrthandbuch Deutschland beschriebenen Instrumentenabflugstrecken einschließlich der o. g. Korridorbreiten berücksichtigt, wurden für den Modellierungsansatz Typ 2 auf der Grundlage vorliegender Radaraufzeichnungen jeweils zusätzlich die häufig genutzten "Direct-Routing Abflugstrecken" sowie die Gegenanflüge und die Eindrehbereiche der Instrumentenanflugstrecken modellhaft nachgebildet. Weitere Einzelheiten sind der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – unter Nr. 2.1.1, S. 14 ff zu entnehmen. Von den mit diesen Modellierungsansätzen errechneten akustischen Kenngrößen liegen die jeweils höheren den weiteren akustischen Auswertungen zu Grunde.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.1.3. (RP)

6.2.4 Flugrouten bei Gewittern

6.2.5 Einhaltung von Flughöhen

Einwand: Im Übrigen kann durch Beobachtung leicht festgestellt werden, dass angeordnete Flughöhen nicht eingehalten werden, sondern eher Tiefflügen gleichen.

Erwiderung: Die von der Flugsicherung angeordneten Flughöhen sind von den Piloten einzuhalten. Abweichungen hiervon sind nur in Notfällen zulässig und müssen der Flugsicherung unverzüglich mitgeteilt werden. Die Flughöhen sowie die verwendeten Verfahren für An- und Abflüge (z.B. Anflugwinkel von 3°, Beachtung der Hindernisfreiheit beim Abflug) tragen zentralen Belangen der Flugsicherheit Rechnung. Die An- und Abflugverfahren am Flughafen München entsprechen nationalem und europäischem Recht, der internationalen Praxis und berücksichtigen die Regularien der ICAO (International Civil Aviation Organization).

Gegenargument: Das Flugverhalten ist von der Flugsicherung lückenlos zu überwachen und unzulässige Abweichungen zur Anzeige zu bringen und in der Fluglärmkommission lückenlos dargestellt werden. Die Sicherheit der Umlandbevölkerung hat mindestens gleich hohen Rang wie die Flugsicherheit. (RP)

Antrag: Schon für das derzeitige Zweibahnssystem ist ein solches Überwachungsverfahren einzurichten. Vorzugsweise sind die Flughöhen von der gleichen Institution zu überwachen, die künftig auch die Lärmmessungen durchführt. (RP)

6.3 Methodik zur Ermittlung des Fluglärms

6.3.1 Darstellung der Betroffenheiten zwischen 50 und 55 dB(A)

Einwand: Die Betroffenheiten in der Zone > 50 dB(A) werden im Gegensatz zum Raumordnungsverfahren nicht mehr dargestellt.

Erwiderung: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAm_{ax}) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt. Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt: Tag-Schutzzone 1: LAeq,Tag = 60 dB(A), Tag-Schutzzone 2: LAeq,Tag = 55 dB(A). Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt: Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010: LAeq,Nacht = 53 dB(A), LAm_{ax} = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnern), b) ab dem 01.01.2011: LAeq,Nacht = 50 dB(A), LAm_{ax} = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern). Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAm_{ax} handelt es sich um einen Pegel im Rauminnern, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird.

Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung in dem Bereich untersucht und dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens einem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr 2004, Prognosefall 2020 und Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht. In diesem Bereich und teilweise noch darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung ferner 112 Einzelpunkte untersucht und die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt. Darüber hinaus hat das im Juni 2007 novellierte Fluglärmgesetz Lärmwerte zur Ausweisung von Lärmschutzbereichen verfügt. Die FMG hat den Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone)

gleichfalls unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärmG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung ermitteln lassen und dem Planfeststellungsantrag beigegeben. Eine weitergehende Darstellung der Lärmbelastung ist somit nicht erforderlich.

Gegenargument:

Es ist erforderlich, die tatsächliche und maximal mögliche Lärmbetroffenheit (Gebietsabgrenzung s. oben; je nach dem, wie weit die Flugverfahren (Wege, Höhen, ...) festgelegt sind) darzustellen und zwar ab der Grenze, die in die Abwägung mit eingehen muss. Das ist nicht erst ab 52 dB(A) und dass kann auch nicht ein durchschnittlicher Pegel sein (.. 6. verkehrsreichste Monate).

Eine Abwägung kann erst dann fehlerfrei vorgenommen werden, wenn u.a. bekannt ist, wer von dem Vorhaben denn tatsächlich und in welchem Maße betroffen sein **wird** und betroffen sein **könnte**. Wenn die FMG meint, eine weitergehende Darstellung der Lärmbelastung als nach dem FluLärmG sei nicht erforderlich, dann ist das nur aus ihrer Sicht verständlich, weil die tatsächliche und maximale Betroffenheit verschleiert wird.

Daneben bleibt nach wie vor gültig:

- außerhalb der geltenden kapazitätsbeschränkenden 62 dB(A)-Grenznlinie gibt es keinerlei Nutzungs- und Baubeschränkungen und es gibt auch keine neuen oder weiteren Absiedelungen. Das war Gegenstand der Planungen, Verhandlungen und Vereinbarungen für die Ansiedlung des Flughafens überhaupt, das war so vereinbart und muss auch so bleiben
- außerhalb der geltenden kapazitätsbeschränkenden 62 dB(A)-Grenznlinie muss der Lärm ohne jegliche Schutzmaßnahmen hinnehmbar sein – gemessen an aktuellen Vergleichsgrößen.(TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit darstellt und alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100% Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts erfasst – und zwar auf jeden (TD)

6.3.2 Maximalpegel und Dauerschallpegel

Einwand:

- Der von der FMG immer wieder in der Lärmkarte gezeigte Schallpegel ist ein Dauerschallpegel, hochgerechnet auf 24 Stunden, d.h. der tatsächliche Schallpegel bei Start oder Landungen ist weitaus höher.
- Berechnung, die die einzelnen Lärmereignisse durch Flugbewegungen zu einem durchschnittlichen Dauerschallpegel mittelt, ist überdies menschenverachtend und widerspricht allen medizinischen Erkenntnissen, wonach ausschließlich die Höhe des einzelnen Lärmereignisses ausschlaggebend für etwaige gesundheitliche Beeinträchtigungen ist.
- Mittelwertberechnungen können im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor unzumutbaren Belastungen nicht Grundlage einer Vorhabensbeurteilung sein.

Erwiderung: Nach den gesetzlichen Vorgaben des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetzes (§ 3 Abs. 1) ist die Fluglärmbelastung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln. Getrennt für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) und die Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) sind hierfür die äquivalenten Dauerschallpegel für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zu ermitteln; für die Nachtzeit ist darüber hinaus ein häufigkeitsbezogener Maximalpegel zu ermitteln. Die auf diese Weise ermittelten Pegelwerte liegen auch dem Kenntnisstand von Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung zu Grunde.

Gegenargument:

Das FluLärmG bezweckt bauliche Nutzungsbeschränkungen und den baulichen Schallschutz durch Lärmschutzzonen sicherzustellen. Es bezweckt nicht den allgemeinen Schutz vor Fluglärm. Die Erwiderung der FMG kann von daher die Einwendung nicht entkräften, wonach der Dauerschallpegel oder ein durchschnittlicher Dauerschallpegel oder eine Mittelwertberechnung nicht geeignet ist, die tatsächliche Belastung durch Lärm darzustellen. Daneben wird der Begriff 'voraussehbarer Flugbetrieb' aus dem FluLärmG falsch interpretiert; das ist nicht nur der geplante Flugbetrieb. (TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit darstellt und alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100%

Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts erfasst – und zwar auf jeden einzelnen Tag (kein Durchschnittstag) bezogen. (TD)

6.3.3 Lärmbelastung im Vergleich zum Jahr 2004

Einwand: Ich fordere, dass zum Vergleich der Lärmbelastungen nicht der Stand 2004, sondern der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen ist (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt).

Erwiderung: Gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) ist der äquivalente Dauerschallpegel LAeq,Tag für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel LAeq,Nacht und der Maximalpegel LMax für die Nacht-

Schutzzone unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz zu ermitteln. Die Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach der in Absatz 1 genannten Anforderung liegt. Die Prognose bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres. Die Darstellung der Lärmauswirkungen des Flughafens München unter Einbezug der Auswirkungen des Änderungsvorhabens ist in den Antragsunterlagen berücksichtigt. Die zusätzliche Ermittlung für das Referenzjahr 2004 dient lediglich der ergänzenden informativen Darstellung.

Gegenargument:

Die Ermittlung des Fluglärms nach dem FluLärmG ist für das Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend, weil die tatsächliche und maximal mögliche Belastung nicht dargestellt wird. Daneben wird der Begriff 'voraussehbarer Flugbetrieb' aus dem FluLärmG falsch interpretiert; das ist nicht nur der von der FMG geplante Flugbetrieb.

Wenn die Ermittlung des Lärms im Referenzjahr 2004 lediglich der ergänzenden informativen Darstellung dienen soll, dann hätte man sie ja auch weglassen können.

Es war vielmehr beabsichtigt, die Lärmvorbelastung des Umlands darzustellen und zu zeigen, wie gering die Zunahme des Lärms im Planungsfall ist.

So, wie sich dieses zeigt unter dem Absatz „Veränderung um 2dB nach FluglärmG“ und „Zunahme der Fluglärmbelastung.“

Wenn schon verglichen werden soll, dann mit der Lärmvorbelastung, wie sie in der gültigen Planfeststellung und der luftrechtlichen Genehmigung dargestellt und daher zulässig ist. Mit illegalem Flugbetrieb darf nicht verglichen werden.(TD)

Antrag: Zur Beurteilung der Lärmveränderungen durch Vergleich Planungsnullfall – Planungsfall ist für den Planungsnullfall der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt). Der derzeit geübte Flugbetrieb ist rechtswidrig.

Daneben muss für den Planungsfall mit der maximal möglichen Lärmbetroffenheit verglichen werden. (TD)

6.3.4 Berücksichtigung der Topographie

Einwand: Bei Berücksichtigung der besonderen topographischen Lage meiner Immobilie, wie sie bei zukünftigen Schallberechnungen vorgeschrieben sein wird, würde sich die Belastung noch einmal erheblich erhöhen.

Erwiderung: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber in § 3 Abs. 2 die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung zu regeln. Entsprechend dem diesbezüglichen Entwurf der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) ist für die Bestimmung der Schallpegelminderung auf dem Ausbreitungsweg das Höhenprofil des Geländes (Topografie) zu beachten. Hierzu ist ein digitales Geländemodell (DGM) zu verwenden. Diese Vorgabe ist in der Schall-technischen Untersuchung, Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – berücksichtigt (siehe dort Kapitel 2.1 – Ergänzende Anmerkungen zur Fluglärmrechnung).

Gegenargument: Zum Zeitpunkt der Berechnung für die Antragsunterlagen waren die genauen Bestimmungen zu Berechnungsmethoden noch nicht festgelegt. (RP)

Antrag: Neuberechnung nach dem jetzt gültigen Stand der Festlegungen zur Rechtsverordnung. (RP)

6.3.5 Veränderung um 2 dB nach FluglärmG

Einwand: Die Darstellung der Veränderung der Fluglärmbelastung ist falsch / irreführend

Erwiderung: Gemäß FluglärmG wird eine Pegelerhöhung um mindestens 2 dB an der Schutzgebietsgrenze als wesentlich bezeichnet. Dieses 2-dB-Kriterium wird in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – zur Visualisierung der Veränderung der Belastungssituation aufgegriffen. Um auch den im novellierten FluglärmG enthaltenen Bezug zur absoluten Höhe der Belastung zu berücksichtigen, erfolgt die Darstellung der Veränderung tags in Bild 8 (SAL_A_08) für den von der Außenkontur der Isolinie LAeq,Tag = 52 dB(A) (Umhüllende um die für die drei betrachteten Szenarien berechneten 52 dB(A)-Konturen) begrenzten Bereich, der somit weitestgehend dem "Suchraum" bei der Festlegung der Einzelnachweispunkte entspricht. Für den Nachtzeitraum erfolgt in Bild 9 (SAL_A_09) die Darstellung der Veränderung innerhalb des o.g. Bereichs nur dann, wenn der äquivalente Dauerschallpegel nachts (Maximalwert der drei betrachteten Szenarien) mindestens 45 dB(A) entspricht.

Eine Visualisierung nur des Veränderungsbetrages ohne Bezug zur absoluten Höhe der Belastung ist nicht zielführend, da eine Pegelzunahme auf niedrigem Niveau anders zu bewerten ist als eine Zunahme auf hohem Niveau. Detaillierte Informationen über die absolute Höhe der flugbetriebsbedingten Lärmbelastung sowie deren Veränderung sind für die 112 ausgewählten Nachweispunkte den Datenblättern (Einzelpunktnachweise) der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

6.3.6 Verdoppelung / Verzehnfachung des Dauerschallpegels

Einwand: Eine Verdoppelung des Dauerschallpegels entspricht einer VERZEHNFACHUNG des Fluglärms.

Erwiderung: Physikalisch gesehen entspricht die Verdoppelung eines Schallpegels einer Verdoppelung von gleich lauten Schallquellen: für 2 gleich starke, inkohärente Schallquellen ergibt sich eine Pegelzunahme um 3 dB gegenüber der Situation, in der nur 1 Schallquelle vorhanden ist. Die Zunahme von 1 Schallquelle auf 10 gleich laute Schallquellen ergibt eine Pegelzunahme um 10 dB. Nebst dem Vergleich von Schallquellen oder Schallenergien lassen sich Aussagen über den Lautheitseindruck machen: Ein Schallpegelunterschied von 10 dB bei sonst gleichartigen Geräuschen im Bereich über 40 dB wird als etwa doppelt so laut empfunden. Wird unter "Fluglärm" die Schallenergie verstanden, so ist der Vergleich auf der physikalischen Ebene durchzuführen, wo eine Verdoppelung einer Zunahme um 3 dB entspricht. Wird unter "Fluglärm" ein Lautheitseindruck verstanden, so ist der Vergleich auf der physiologischen Ebene durchzuführen, wo eine Verzehnfachung der Schallenergie (Zunahme um 10 dB) einer Verdoppelung des Lautheitseindrucks entspricht. Eine "Verzehnfachung des Fluglärms, also eine Zunahme um 10 dB, entspricht einer Verdoppelung des Lautheitseindrucks und nicht einer Verdoppelung des Schallpegels.

Gegenargument:

Nachdem das FlugLärmG nicht den allgemeinen Schutz bezweckt, kann dahingestellt bleiben, wenn dort erst ab 2 dB von einer wesentlichen Pegelerhöhung gesprochen wird (bei 3 dB läge ja bereits eine Verdoppelung vor !!).

Für das Planfeststellungsverfahren sind andere Maßstäbe anzuwenden. (TD)

Antrag: Zur Beurteilung der Lärm-Veränderungen durch Vergleich Planungsnullfall – Planungsfall ist für den Planungsnullfall der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt). Der derzeit geübte Flugbetrieb ist rechtswidrig.

Daneben muss für den Planungsfall mit der maximal möglichen Lärmbetroffenheit verglichen werden. (TD)

6.4 Fluglärm im Planungsfall

6.4.1 Zunahme der Fluglärmbelastung

Einwand: Durch den Betrieb einer 3. Start- und Landebahn kommt es zu einer massiven und unerträglichen weiteren Verlärmung des bereits mit Fluglärm erheblich belasteten Flughafenumlands sowie zu erstmaligen Neubelastungen.

Erwiderung: Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung untersucht und in dem Bereich dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens einem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr

2004, Prognosefall 2020 und Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht. Die Bilder SAL_A_08 und SAL_A_09 zeigen die Differenz in der Fluglärmbelastung zwischen dem Prognosenußfall (Situation ohne 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020) und dem Planungsfall (Situation mit der 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020). Je nach Lage eines Anwesens kommt es danach im Planungsfall zu einer Erhöhung, keiner wesentlichen Änderung oder sogar zu einer Verminderung des Lärmpegels gegenüber dem Prognosenußfall. Darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung 112 Einzelpunkte untersucht und hierfür die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt.

Das im Juni 2007 novellierte Fluglärmgesetz hat Lärmwerte zur Ausweisung von Lärmschutzbereichen verfügt. Dementsprechend hat die FMG den Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) gleichfalls ermitteln lassen und dem Planfeststellungsantrag beigegeben. Der gebotene Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist im Planungsfall durch das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) sichergestellt.

Gegenargument:

Der Verweis auf den ausreichenden Schutz nach dem FluLärmG ist auch hier unzulässig (s. oben: bezweckt nur Baunutzungsbeschränkungen, ..).

Daneben wird der Umgriff der Schutzzonen falsch berechnet, weil der von der FMG geplante Flugbetrieb zu Grunde gelegt wird. Es ist aber auf den 'voraussehbaren Flugbetrieb' abzustellen – der wesentlich mehr umfasst. (TD)

Antrag: Zur Beurteilung der Lärm-Veränderungen durch Vergleich Planungsnullfall – Planungsfall ist für den Planungsnullfall der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt). Der derzeit geübte Flugbetrieb ist rechtswidrig.

Daneben muss für den Planungsfall mit der maximal möglichen Lärmbetroffenheit verglichen werden. (TD)

Gegenargument: Mit dem Ausbauantrag der FMG auf Basis der Variante 5b wird die schon vom Zweibahnbetrieb betroffene Bevölkerung in unzumutbarer Weise zusätzlich belastet. Zugunsten wirtschaftlicher Erwägungen werden Ziele von Verfassungsrang wie Gesundheitsschutz, gleichwertige Lebensbedingungen etc., die auch Gegenstand des LEP sind in geradezu krimineller Weise auf den Kopf gestellt. Im Ergebnis führt der Antrag dazu, dass die schon Betroffenen zu einer drittklassigen Minderheit herabgestuft werden. Nach dem Motto, wo schon Lärm und Dreck ist, kann man noch welchen dazu tun, wird die Gesundheit dieser Bevölkerung vorsätzlich geschädigt. Selbst wenn man eine Notwendigkeit des Kapazitätsausbaus unterstellte, müsste dies in einer Weise geschehen, welche die jetzt schon Betroffenen nicht noch weiter belastet. (RP)

Antrag: Das Vorhaben ist abzulehnen oder so zu gestalten, dass die vom Zweibahnssystem Betroffenen nicht zusätzlich belastet werden. (RP)

6.4.2 Höhe des Dauerschallpegels in einzelnen Ortschaften

Einwand: In unserer Ortschaft wäre der Dauerschallpegel doppelt so hoch wie in den derzeit am stärksten betroffenen Gemeinden.

Erwiderung: Die sich durch die geplante 3. Start- und Landebahn gegenüber dem Prognosenußfall (ohne Bau der 3. Start- und Landebahn) ergebenden Änderungen der Fluglärmimmissionen sind in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flug-betriebsbedingte Lärmbelastung – prognostiziert und dort in den Bildern SAL_A_08 und SAL_A_09 dargestellt. Zusätzlich sind für eine Vielzahl ausgewählter Ortslagen die Fluglärmimmissionen detailliert aufgeführt. Hiernach sind die umliegenden Immissionsorte je nach ihrer Lage unterschiedlich betroffen. Während an manchen Immissionsorten, wie in Teilen von Attaching und Berglern, eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber dem Prognosenußfall auf. Soweit die Fluglärmimmissionen die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des novellierten Fluglärmgesetzes festgelegten Dauerschallpegelwerte für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer Ansprüche auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs sowie auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen und Lüftungseinrichtungen.

Soweit die Fluglärmimmission tagsüber einen äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) übersteigt, kommt nach der Rechtsprechung ferner ein Anspruch des Grundstückseigentümers auf Übernahme des so betroffenen Grundstücks durch den Vorhabenträger in Betracht.

Gegenargument:

Auch hier ist der Verweis auf das FluLärmG unzulässig (s. oben). Folgte man der Ansicht der FMG, dann darf praktisch jederzeit, überall und unbegrenzt Fluglärm verursacht werden. Wenn dabei die Grenzen des FluLärmG überschritten sind, dann gibt's halt Lärmschutz oder eine Geldentschädigung oder auch eine Übernahme des Grundstücks.

Wenn man dieser Ansicht folgen wollte, wäre das ganze Planfeststellungsverfahren reine Makulatur. Von daher wird auch die entsprechende Passage im geänderten LuftVG keinen Bestand haben können. Daneben ist jede Vorhersage einer Lärmbetroffenheit Unsinn, solange die entsprechenden Flugverfahren (Routen, Höhen, Belegung, ...) nicht verbindlich und einklagbar fixiert sind. (TD)

Antrag:

Zur Beurteilung der Lärm-Veränderungen durch Vergleich Planungsnullfall – Planungsfall ist für den Planungsnullfall der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt). Der derzeit geübte Flugbetrieb ist rechtswidrig.

Daneben muss für den Planungsfall mit der maximal möglichen Lärmbetroffenheit verglichen werden. (TD)

6.4.3 Lärmbelastung außerhalb der 55 dB(A)-Zone

Einwand: Insgesamt kommt es auch in der > 55 dB(A)-Zone sowie außerhalb dieser Zone zu erheblichen Lärmzunahmen.

Erwiderung: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAm_{ax}) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt.

Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt: Tag-Schutzzone 1: LAeq,Tag = 60 dB(A), Tag-Schutzzone 2: LAeq,Tag = 55 dB(A). Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt: Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010: LAeq,Nacht = 53 dB(A), LAm_{ax} = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnen), b) ab dem 01.01.2011: LAeq,Nacht = 50 dB(A), LAm_{ax} = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnen). Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAm_{ax} handelt es sich um einen Pegel im Rauminnen, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird. Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung in dem Bereich untersucht und dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens einem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr 2004, Prognosefall 2020 und Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht. In diesem Bereich und teilweise noch darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung ferner 112 Einzelpunkte untersucht und die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt. Hiernach sind die umliegenden Immissionsorte je nach ihrer Lage unterschiedlich betroffen. Während an manchen Immissionsorten eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber dem Prognosenußfall auf. Dies gilt ebenso für den Bereich außerhalb der 55 dB(A)-Zone. Der gebotene Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist im Planungsfall durch das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 BGBl. I S. 2550) sichergestellt.

Gegenargument:

Auch hier ist der Verweis auf das FluLärmG unzulässig; die FMG geht nicht auf die Einwendung ein. Jede Vorhersage einer Lärmbetroffenheit bleibt Unsinn, solange die entsprechenden Flugverfahren (Routen, Höhen, Belegung, ...) nicht verbindlich und einklagbar fixiert sind. (TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit darstellt und alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100%

Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts erfasst – und zwar auf jeden einzelnen Tag (kein Durchschnittstag) bezogen.

Das FlugLärmG darf nicht zur Beurteilung der Belastung herangezogen werden. (TD)

6.4.4 Auswirkung auf Wohnbereiche und Erholungsgebiete

Einwand:

- Durch die Lärmzunahme werden unsere Wohnbereiche sowie die Erholungsgebiete unseres Umlandes entwertet.
- Durch den zunehmende Fluglärm wird der Aufenthalt im Garten/auf dem Balkon unzumutbar.

Erwiderung: Den gebotenen Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm regelt das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (BGBl 2007 I Nr. 56, S. 2550). Hiernach wird den Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in den einzelnen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs durch baulichen Schallschutz – sowie in der Tag- Schutzzone 1 durch eine angemessene Geldentschädigung für Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen – Rechnung getragen. Der vorliegend für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze einzurichtende Lärmschutzbereich mit seinen einzelnen Schutzzonen ist in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte

Lärmbelastung – dargestellt. Weitergehende Ansprüche sieht das FluglärmG nicht vor. Die vorhabensbedingten Fluglärmwirkungen auf Erholungsgebiete sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS 6.2 Schutzgut Menschen Erholung unter Nr. 6.2.4.1.3, S. 6-48 ff und UVS 6.13 Auswirkungskarte Wohnen, Freizeit, Erholung) ausführlich dargestellt; diese Auswirkungen gehen in die Abwägung ein.

Gegenargument:

Auch hier ist der Verweis auf das FluLärmG unzulässig; die FMG geht nicht auf die Einwendung ein. Daneben ist jede Vorhersage einer Lärmbetroffenheit Unsinn, solange die entsprechenden Flugverfahren (Routen, Höhen, Belegung, ...) nicht verbindlich und einklagbar fixiert sind. (TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit darstellt und alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100% Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts erfasst – und zwar auf jeden einzelnen Tag (kein Durchschnittstag) bezogen. Das FluLärmG darf nicht zur Beurteilung der Belastung herangezogen werden. (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.4.1. (RP)

6.4.5 Anzahl der Betroffenen in 50 dB(A)-Zone

Einwand: Die Zahl der Menschen in der künftigen Zone von 50 dB(A) schätzt Landrat Pointner auf 30.000.

Erwiderung: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Siehe dazu im Einzelnen Nr. 6.4.3 . Unter Beachtung dieser gesetzlichen Festlegung beginnt die rechtlich erhebliche Belästigung für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze bei einem äquivalenten Dauerschallpegel tags von 55 dB(A), der die äußere Kontur der Tag-Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs bestimmt. Auf die von der Einwendung genannte Zone von LAeq,Tag = 50 dB(A) nimmt das Fluglärmgesetz keinen Bezug.

Nach den Vorgaben des FluglärmG hat die Schalltechnische Untersuchung – Teil A:

Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – unter Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung (sog. 3-Sigma-Regelung) den einzurichtende Lärmschutzbereich ermittelt und in den Bildern SAL_A_01 bis SAL_A_06 dargestellt. Hiernach ergeben sich voraussichtlich folgende Betroffenheitszahlen:

- Anzahl Betroffene ab 55 dB(A) im Prognosenullfall (absolut): ca. 11.000 Personen;
- Anzahl Betroffene ab 55 dB(A) im Planungsfall (zusätzlich zum Prognosenullfall): ca. 5.500 Personen.

Gegenargument:

Die von der FMG dargestellte Anzahl der Lärmbetroffenen Personen (ab 55 dB(A) Prognosenullfall ca. 11.000; Planungsfall weitere ca. 5.500) ist nicht zutreffend. Daneben ist auch die Schwelle bis 50 dB(A) nicht ausreichend.

Es ist erforderlich, dass die Anzahl der nicht nur gering (abwägungsrelevant) vom Fluglärm durch den Flughafen München betroffenen Personen seriös bzw. amtlicherseits und dann auch nachprüfbar

festgestellt wird – und zwar a) nach dem Stand der ersten Planfeststellung und luftrechtlichen Genehmigung und b) zum Stand des Planungsfalls. Erst die Differenz daraus zeigt, wieviele Personen mehr durch den Ausbau betroffen werden.

Dabei dürfen bei a) insbesondere die derzeitigen illegalen Nord-Kurzabflugrouten bei West-Starts nicht berücksichtigt werden und es muss die Flugroute zu Grunde gelegt werden, die südlich und dann westlich 6,5 km um Kranzberg herum führt (s. Einigung zwischen der FMG und den Betroffenen beim Erörterungstermin in Kranzberg).

Zu beachten ist, dass die Werte des FluLärmG auf **schädliche** Umwelteinwirkungen durch Fluglärm abstellt (§ 8 Abs. 1 LuftVG) – die rechtlich erhebliche **Belästigung** beginnt viel früher.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss 1979 ist sichergestellt, dass die von der BFS festzulegenden Flugwege im Flughafennahbereich fast ausschließlich über unbesiedeltes Gebiet geführt werden können.

Nach den früheren Planungen, wie sie dann genehmigt und planfestgestellt worden sind, waren vom Flughafen München (damals „Erding-Nord“) nur rd. 2.400 Personen vom Lärm betroffen – damalige Lärmzonen 2 und 3 („Aus den Akten der Bayerischen Staatsregierung - Betreff: Verkehrsflughafen München II“, Hrsg. Bayerische Staatskanzlei München). (TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit darstellt und alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege erfasst. (TD)

6.4.6 Konkrete Lärmbelastung

Einwand: Für mich würde die Planung einen Dauerschallpegel von xx dB(A) bedeuten (in-dividuell!).

Erwiderung: Die sich durch die geplante 3. Start- und Landebahn gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Bau der 3. Start- und Landebahn) ergebenden Änderungen der Fluglärmimmissionen sind in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebs-bedingte Lärmbelastung – ermittelt und dargestellt.

Soweit die Fluglärmimmissionen den im novellierten Fluglärmgesetz für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze festgelegten Schallpegelwert für die Tag-Schutzzone 1 von LAeq,Tag = 60 dB(A) überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen sowie auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 1 und Abs. 5). Soweit die Fluglärmimmission tagsüber einen äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) übersteigt, kommt nach der Rechtsprechung ferner ein Anspruch des Grundstückseigentümer auf Übernahme

des so betroffenen Grundstücks durch den Vorhabenträger in Betracht.

Gegenargument: Diese trostreiche Erwiderung hilft den Betroffenen gar nichts. Es kann nicht angehen, dass jeder Betroffene auf eigene Kosten ermittelt, wie seine Lärmbelastung ist, um die zweifelhaften Segnungen des Fluglärmgesetzes in Anspruch nehmen zu können. (RP)

Antrag: Die Genehmigungsbehörde hat dem Antragsteller die Beweislast aufzugeben. Auf Anforderung eines Betroffenen hat die FMG die Kosten für eine unangekündigte und von einem unabhängigen Sachverständigen durchzuführende Lärmmessung beim Betroffenen zu übernehmen. (RP)

6.4.7 Förderschulzentrum Freising-Pulling

6.4.8 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie

Einwand: Ich fordere, dass die (kapazitätsbeschränkende) 62 dB(A)-Grenzlinie unangetastet bleibt, dass deren Wert von 62 auf 58 dB(A) gesenkt wird und dass die Einhaltung mit den damals angewandten Berechnungsmethoden überwacht wird.

Erwiderung: Die 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie nach Nr. A I 8a i.V.m. der Planbeilage 2 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 ist im Antrag der FMG unter Nr. 2.4 (S. 178 ff) ausführlich erläutert. Hiernach ist eine Anpassung dieser Regelung allenfalls veranlasst, wenn sich nach Nr. A II 5 (i.V.m. Bl. 202 der Begründung) eine Überschreitung der 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie ergeben sollte. Das Konzept der luftrechtlichen Genehmigung, wie es auf Bl. 190 der Genehmigungsbegründung zum Ausdruck kommt, bleibt davon unberührt. Für eine etwaige Absenkung des Pegelwertes besteht weder eine gesetzliche noch eine sonstige fachliche Grundlage. Die Notwendigkeit einer etwaigen Absenkung des Pegelwertes ergibt sich auch nicht aus dem mit den Antragsunterlagen vorgelegten Lärmmedizinischen Gutachten.

Gegenargument:

Die 62 dB(A)-Grenzlinie darf nicht 'angepasst' werden, wenn sie bei den Planungen nicht eingehalten werden kann. Diese kapazitätsbeschränkende Grenzlinie gilt vielmehr immer – so lange es den Flughafen gibt.

Die Überprüfung und Absenkung des Wertes der kapazitätsbeschränkenden 62 dB(A)-Grenzlinie ist Pflicht: die Genehmigung führt auf Seite 188 dazu aus, dass die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Überprüfung zu gegebenen Zeit durchführen lassen **wird (=nicht: kann), wenn** die technologische Entwicklung oder verbesserte Flugverfahren zu einer Änderung der festgesetzten Lärmgrenzlinie Anlass geben sollten. Dies sei durch eine entsprechende Anordnung sichergestellt. Es liegt somit sehr wohl eine Verpflichtung der Behörde zur Überprüfung vor (wenn Anlass gegeben ist – und der ist schon längst gegeben).

Die FMG meint auch, dass diese Regelung schon gar nicht eine Verpflichtung **zur Absenkung** des Pegelwertes sei. Aufgrund der gewählten Formulierung und von der Entstehungsgeschichte der Lärmgrenzlinie her, ist aber klar vorgegeben, dass überprüft werden soll, ob der Pegelwert nicht abgesenkt werden kann. Auch bei schlimmsten Willen kann man der Formulierung keine andere Bedeutung entnehmen. (TD)

Antrag: Bei der Kapazitätsbeschränkenden 62 dB(A)-Grenzlinie ist der Wert 62 dB(A) auf 55 dB(A) zu senken. Die Kontur dieser Linie darf nicht verändert werden. (TD)

6.4.10 Lärmschutz nach Landesentwicklungsprogramm

Einwand: Der Ausbau widerspricht den Grundsätzen GBV 6 sowie 6.4 des Landesentwicklungsplanes Bayern 2006, demzufolge die Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen durch Lärm zu schützen und zu entlasten ist.

Erwiderung: Wie der Verordnungsgeber in seiner Begründung zu B V 6.4 des LEP Bayern klargestellt hat, schließen die Grundsätze B V 6 und 6.4 einen Ausbau des Flughafens nicht aus. Wie der Grundsatz B II 6.4 des Regionalplans München weiter konkretisiert, zielt der gebotene Lärmschutz der Bevölkerung nicht auf eine Kapazitätsbeschränkung, sondern allein auf eine lärmoptimierte Betriebsabwicklung (so auch die Landesplanerische Beurteilung vom 21.02.2007, S. 54).

Gegenargument:

Wenn der Verordnungsgeber einen Ausbau trotz gebotenen Lärmschutz nicht ausgeschlossen hat, dann nur für den Fall, dass neue Flugzeuge oder neue Flugverfahren viel weniger Lärm und Luftschadstoffe verursachen. (TD)

Antrag: Es wird beantragt, die von der FMG zitierte Begründung richtig zu lesen. Dort wird eine Minimierung des Fluglärms bei einschlägigen Planungen und Maßnahmen verlangt.

Es schließt demnach entsprechende Planungen und Maßnahmen nicht von vornherein aus sondern fordert eine Auseinandersetzung mit seinem Regelungsgehalt. (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.4.1. (RP)

6.5 Nachtflug

6.5.1 Einhaltung der Nachtflugregelung

Einwand:

- In diesem Zusammenhang befürchte ich auch eine weitere Aufweichung des Nachtflugverbots aufgrund der geplanten Vervielfachung des Frachtaufkommens.
- Auch wenn aktuell ein Nachtflugverbot eingehalten werden soll, ist dies keine Garantie für einen dauerhaften Erhalt. Beim geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt wurde erst vor kurzem eine entsprechende Zusage des Mediationsverfahrens wieder zurückgenommen, weil die Lufthansa aus Konkurrenzgründen nicht auf Nachtflüge verzichten will. Mit dem Argument der Konkurrenzfähigkeit könnte später die Nachtflugregelung auch am MUC fallen.

Erwiderung: Den zulässigen Nachtflugbetrieb am Flughafen München regelt die bestandskräftige Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001. Das den Prognoseberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – für den Planungsfall 2020 zu Grunde gelegte Flugbetriebsmodell berücksichtigt die Beschränkungen dieser Nachtflugregelung. Auf der geplanten 3. Start- und Landebahn ist für die Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) Flugbetrieb nur in Not- oder in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen beantragt. Eine Änderung der

Nachtflugregelung ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens, wie im Planfeststellungsantrag ausdrücklich klargestellt wurde.

Gegenargument: Die gegenwärtige Nachtflugregelung wird in ihrer ganzen Intransparenz von keiner unabhängigen Institution kontrolliert. Sie zeigt deutlich, dass der Antragsteller FMG in keiner Weise gewillt ist, ihm gerichtlich verordnete Regelungen zum Schutz der Bevölkerung dauerhaft zu akzeptieren. Die Fortsetzung des Vertrauensbruches darf erwartet werden. Die wirtschaftliche Abhängigkeit der FMG vom Hauptnutzer Lufthansa, erlaubt es der Lufthansa dank seiner vielfältigen Hubs (Frankfurt, München, Zürich, Wien, Mailand, Rom) den 24 Stunden Betrieb zu fordern mit der Maßgabe, dass er nur investieren oder gar bleiben werde, wo ihm ein Höchstmaß an Flugbetrieb gestattet wird. (RP)

Antrag: Die Nachtflugregelung wird in eine transparente Regelung zurückgeführt, die in den Kernzeiten nur Notflüge zulässt, die unabhängig überwacht und dauerhaft festgelegt wird. Verstöße sind vom Individuum feststellbar und sofern keine Notsituation nachgewiesen werden kann, empfindlich zu sanktionieren. Diese Forderung ist auch für die Nullvariante aufzugeben. (RP)

6.5.2 Nachtflugverbot

Einwand:

- Ich fordere ein absolutes Nachtflugverbot für den Flughafen.
- In einem etwaigen Planfeststellungsbeschluss, der den Bau einer dritten Start- und Landebahn ermöglicht, fordere ich von Ihnen strenge Auflagen zur Einhaltung eines konsequenten Nachtflugverbotes, damit die Belastungen für zehntausende Anwohner und Erholungssuchende zumindest etwas abgemildert werden.
- Schlafstörung infolge Lärmbelästigung

Erwiderung: Für den Flughafen München ist mit der bestandskräftigen Änderungsgenehmigung – Nachtflugregelung für den Flughafen München vom 23.03.2001 – bereits eine weitestgehende bewegungsfreie Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr verfügt. Soweit die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 Flugbetrieb in den Nachtrandzeiten (22:00 bis 24:00 Uhr, 05:00 bis 06:00 Uhr) zulässt, ist dieser Verkehr bedarfsgefordert. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Das den Prognoseberechnungen für den Planungsfall 2020 zu Grunde gelegte Flugbetriebsmodell berücksichtigt die Beschränkungen dieser Nachtflugregelung (vgl. Teil A der Schalltechnischen Untersuchung). Auf der geplanten 3. Start- und Landebahn ist für die Nachtzeit Flugbetrieb nur in Not- oder in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen beantragt. Eine Änderung der Nachtflugregelung ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Gegenargument:

Die vorgenommene Änderung und insbesondere die Gestaltung der neueren Nachtflugregelung zeigt, wie einfach es ist, eine dem Schutz der Bevölkerung dienende Regelung zu Gunsten einer höheren Kapazität und Ausnutzung zu 'kippen.'

Für den Fall der Genehmigung einer dritten Bahn wird es ein Leichtes sein, unter Hinweis auf die Bedeutung und die unverzichtbaren Aufgaben des neuen Mega-Hubs einen unbegrenzten Nachtflug durchzusetzen. Gleiches gilt für die beantragte eingeschränkte Nachtflugnutzung der beantragten 3. Bahn – oder auch schon für die 4. Bahn.

Man vergleiche dazu, inwieweit die Auflagen der bisher gültigen Genehmigung / Planfeststellung (z.B. im Hinblick auf die Anteile der Nutzung der Nord- und Südbahn, oder der Schubumkehr) Beachtung finden.

Von daher muss auch bei der jetzigen Planfeststellung berücksichtigt werden, dass selbst die bestehende Nachtflugregelung und die beantragte Nachtflugbeschränkung für die dritte Bahn aufgehoben oder erweiternd geändert werden könnte – auch wenn mit dem vorliegenden Antrag eine Änderung der Nachtflugregelung nicht beantragt wurde. (TD)

Antrag: Für den undenkbaren Fall einer positiven Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ist im Feststellungsbescheid ein generelles und vollständiges Nachtflugverbot (21:00 – 7:00 Uhr) festzuschreiben. (TD)

6.5.3 Überwachung der Nachtflugregelung

Einwand: Des Weiteren fordere ich Sie auf, die Einhaltung des Nachtflugverbots zu überwachen.

Erwiderung: Die Überwachung der Nachtflugregelung erfolgt gemäß den Auflagen der bestandskräftigen Änderungsgenehmigung "Nachtflugregelung für den Flughafen München" vom

23.03.2001. Die Begrenzung der Nachtflüge durch das jährliche Lärmkontingent bzw. die Begrenzung der nächtlichen Fluglärmimmission an den Schutzgebietsgrenzen wird durch die in den Auflagen A II 1 und 2 der Änderungsgenehmigung festgesetzten Kontrollverfahren überwacht. Über die Ergebnisse dieser Überwachung berichtet die Flughafen GmbH u.a. in ihren monatlichen Immissionsberichten.
Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.5.1.

6.6 Forderung von Lärmschutzaufgaben

6.6.1 Festlegung einer Obergrenze von Flugbewegungen

Einwand: Sollten Sie einen positiven Beschluss erlassen, fordere ich Sie auf, für die Gemeinde ... eine zumutbare Obergrenze an Flugbewegungen festzusetzen.

Erwiderung: Den Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umgebung des Verkehrsflughafens München (Fluglärm) wird durch das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmgesetz entgegengetreten. Mit diesem Gesetz sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm Pegelwerte für die Tag- und die Nachtzeit festgelegt worden. Werden diese Pegelwerte überschritten, hat der Vorhabensträger Schallschutz zu leisten oder, im Falle der eingeschränkten Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen, die Nachteile zu entschädigen. Eine Verpflichtung, Obergrenzen an Flugbewegungen festzusetzen, enthält das Fluglärmgesetz nicht. Eine derartige Verpflichtung ergibt sich auch nicht aus dem Abwägungsgebot des § 8 Abs. 1 S. 2, S. 3 LuftVG und der hierzu vorliegenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Gegenargument: Das Fluglärmgesetz legt Lärmbedingungen in allgemeiner Form fest, ohne die spezifischen Bedingungen einzelner Flughäfen zu berücksichtigen. Die Verpflichtung zur Lärmminimierung bleibt oberster Grundsatz. Wenn die Antragstellerin mit ihrer Variante 5 b beabsichtigt, schon Lärmbetroffene in unzulässiger Weise und vorsätzlich gesundheitsschädlich zusätzlich zu belasten, erfordert dies auch unter Berücksichtigung des Fluglärmgesetzes besondere Maßnahmen. Entweder wählt die Antragstellerin eine andere z.B. Querwindvariante oder sie muss Einschränkungen in der Zahl der Flugbewegungen akzeptieren. (RP)

Antrag: Abweisung des Vorhabens oder Konfigurationsvariante Querwind oder Einschränkung der Flugbewegungen z.B. durch absolutes Nachtflugverbot. (RP)

6.6.2 Festlegung eines gesundheitsverträglichen Lärmgrenzwertes

6.6.3 Bauliche Schallschutzmaßnahmen

Einwand: Für den Fall, dass die 3. Bahn genehmigt wird, fordere ich die Erstattung der Kosten für den Einbau von geeigneten Lärmschutzmaßnahmen für mein Haus- und Grundeigentum.

Erwiderung: Soweit die Fluglärmimmissionen die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetzes festgelegten Schallpegelwerte für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer in der Tag-Schutzzone 1 Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen und auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 1 und Abs. 5) sowie in der Nachtschutzzone auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen (§ 9 Abs. 2). Das die weiteren Einzelheiten regelnde untergesetzliche Regelwerk (Verordnungen nach § 7, 9 Abs. 4 und Abs. 6) hat der Verordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen. Hierzu wird im Zuge der Novellierung des FluglärmG die Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Schallschutzverordnung – SchallschutzV) ebenfalls überarbeitet. Die Verordnung soll Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen festlegen und für bauliche Anlagen gelten, die nach § 5 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 3 und 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereiches im Sinne dieses Gesetzes errichtet sind oder deren Errichtung zulässig ist, sowie für Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2.

Gegenargument: Die Ausführung von Schutzmaßnahmen führt häufig zu Betriebskosten für Belüftung bzw. Klimatisierung. (RP)

Antrag: Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, solche Betriebskosten dauerhaft zu tragen, ggfls. pauschal für 30 Jahre abzugelten. Außerdem ist für die Gewährung und Bezahlung von

Schutzmaßnahmen die tatsächliche Belastung entsprechend realem Flugverhalten und vorhersehbarem Flugverhalten zu Grunde zu legen und nicht eine fiktiv ermittelte Schutzzone. (RP)

6.6.5 Lärmvorschriften für Flugzeuge

Einwand: Ich beantrage, auf der 3. Start- und Landebahn nur Flugzeuge zuzulassen, die die neuesten Lärmvorschriften erfüllen.

Erwiderung: Die Anforderungen an die Lärmemissionen in der internationalen zivilen Luftfahrt werden von der ICAO (International Civil Aviation Organization) festgeschrieben (Annex 16). Während bei der Planung des Flughafens München noch sog. Chapter 2-Flugzeuge als Stand der Technik Berücksichtigung fanden, mussten diese aus Lärmschutzgründen bis zum 01.04.2002 europaweit aus dem Fluglinienverkehr ausgemustert und durch Chapter 3-Flugzeuge ersetzt werden. Seit 2006 müssen alle neu zugelassenen Flugzeuge den Chapter 4-Anforderungen genügen. Dies bedeutet eine Reduzierung der von der ICAO zugelassenen Lärmwerte um mehr als 20 dB. Im Übrigen befindet sich die Luftfahrtindustrie in einem ständigen Prozess zur Forschung und Entwicklung leiserer Flugzeuge und Triebwerke.

Gegenargument: Die Erwiderung sagt nichts darüber aus, bis wann die Chapter 3 – Flugzeuge auszumustern sind. Von daher ist bis 2020 eine Lärminderung nicht zu erwarten. Die Minderungsgewinne werden außerdem durch die geplante Zunahme an Flugbewegungen zunichte gemacht und münden in eine Zunahme an Lärm. Die nachhaltige Wirkung der Finanz- und Wirtschaftskrise wird zusätzlich die Substituierung der Chapter 3 – Muster durch Chapter – 4 – Flugzeuge deutlich verlangsamen.

Antrag: Es ist ein Nachtflugverbot für Chapter – 3 Flugzeuge zu erlassen. Im Tagflugbetrieb ist für jedes Chapter 3 – Flugzeug eine Strafgebühr bei Start- und Landung zu erheben. Diese ist in einen Entschädigungsfonds einzubringen, der an die Lärmbetroffene Bevölkerung jährlich ausgeschüttet wird.

6.7 Fluglärm und Gesundheit

6.7.1 Lärmmedizinisches Gutachten allgemein

Einwand: In dem lärmmedizinischen Gutachten steht viel Text aber kein Inhalt. Es ist wertlos.

Erwiderung: Die Flughafen München GmbH hat mit dem Planfeststellungsantrag das lärmmedizinische Gutachten von Univ.-Prof. Dr. med. Klaus Scheuch über die Auswirkungen des mit dem Ausbauprojekt verbundenen Lärms auf die Bevölkerung vorgelegt. Das lärmmedizinische Gutachten berücksichtigt die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung der Obermeyer Planen und Beraten GmbH zum Planfeststellungsantrag. Des Weiteren berücksichtigt das Gutachten die Novellierung des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen. Die Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) ist am 7. Juni 2007 in Kraft getreten (BGBl. I S. 986). Das lärmmedizinische Gutachten wendet sich auf dieser gesetzlichen Grundlage und unter Berücksichtigung der genannten schalltechnischen Untersuchungen auftragsgemäß folgenden Beurteilungen zu: (1) Schutzbereiche des Fluglärmschutzgesetzes aus lärmmedizinischer Sicht unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse, (2) Beurteilung des Innenpegels aus lärmmedizinischer Sicht, (3) „Sigma-Regelung“ und Auswirkung auf die lärmmedizinische Bewertung, (4) Lärmschutz für schutzbedürftige Bereiche, (5) Gesamtlärmbetrachtung, (6) Konsequenzen zur Bewertung aus Veränderungen der Lärmbelastung. Das Gutachten beruht auf der sogenannten „Synopsis“. Diese Herangehensweise ermöglicht es, auf der Grundlage der Betrachtung unterschiedlicher Schutzziele die gewählten Lärmschutzbereiche des Fluglärmschutzgesetzes zu bewerten.

Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der schalltechnischen Untersuchung (Teil A) ausgewiesenen Lärmbelastung von Schulen, Kindergärten, Altenpflegeheimen und Krankenhäusern erweist, dass derartige Einrichtungen grundsätzlich keines über das Fluglärmschutzgesetz hinausgehenden Schutzes bedürfen. Hinweise zum Ausmaß des

Schallschutzes sind in dieser Untersuchung enthalten. Mit dem dem Planfeststellungsantrag beigefügten schalltechnischen Untersuchungen von Fluglärm, Bodenlärm, Landverkehrslärm, Lärmbelastungen bei Neubau bzw. baulichen Änderungen von Straßen, der Gesamtlärmbelastung sowie der baubedingten Lärmbelastung ist ein sehr umfangreiches und detailliertes Material zur Beurteilung der Lärmauswirkungen des Ausbauprojekts zur Verfügung gestellt worden, anhand dessen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes, aber auch der von der Rechtsprechung anerkannten Synopsis, die Lärmbelastung in der Umgebung des

Verkehrsflughafens München unter Berücksichtigung seines beabsichtigten Ausbaus in dem Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz hinreichend erfasst und beurteilt werden kann.

Gegenargument: Es mag durchaus sein, dass sich das Gutachten auf ... gesetzlicher Grundlage und ...unter Berücksichtigung der ... folgenden Beurteilungen zuwendet (... s. Einwendung: „viel Text aber kein Inhalt“).

Nach den Einlassungen der FMG habe das Gutachten erwiesen, dass Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Altenpflegeheime und Krankenhäuser keines über das FluLärmG hinausgehenden Schutzes bedürfen.

Diese Feststellung konnte in dem Gutachten bisher noch nicht gefunden werden. Wäre sie denn getroffen, dann wäre sie falsch.

Soweit in dem Zusammenhang wiederum auf die schalltechnische Untersuchung hingewiesen wurde, sei darauf verwiesen, dass diese Untersuchung auf Annahmen der FMG beruht (Flugwege, Flughöhen, Belegung der Bahnen, ...), die mit der späteren tatsächlichen Betroffenheiten nichts zu tun haben. Gleiches gilt somit dann auch für das Lärmmedizinisches Gutachten.

Auch hier liegt eine falsche Interpretation des Begriffs '**vorhersehbarer Flugbetrieb**' aus dem FluLärmG' zu Grunde. Damit ist **nicht der von der FMG geplante Flugbetrieb** gemeint – ob von der DFS als realistisch eingeschätzt oder nicht –, damit ist der Flugbetrieb gemeint, der nicht von vorne herein ausschließbar ist.

Aufgrund unserer Erfahrungen mit der Einhaltung der Genehmigung, Planung und der gegebenen Zusagen und Einigungen ist **vorhersehbar**, dass sich der Flugbetrieb des Flughafens München auf einen Bereich rund um den Flughafen im Umkreis von 50 km erstrecken wird.

Der Gutachter kommt von daher zu einem falschen Schluss.

(TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit berücksichtigt (alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100% Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts – und zwar auf jeden einzelnen Tag (kein Durchschnittstag) bezogen). (TD)

6.7.2 Lärmmedizinische und lärmpsychologische Zumutbarkeit

Einwand: Das Maß dessen, was unter lärmmedizinischen und lärmpsychologischen Gründen zumutbar ist, wird schon heute überschritten!

Erwiderung: Zum Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens München hat der Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 in der Fassung seiner Änderungen die erforderlichen Schutzauflagen verfügt. Die Rechtmäßigkeit dieser Schutzauflagen ist von den Gerichten ebenso wie die Rechtmäßigkeit der von der Regierung von Oberbayern verfügten Betriebsregelungen, insbesondere der Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München, bestätigt worden.

Gegenargument:

Unter den damaligen Verhältnissen wurde es nicht für zumutbar gehalten, dass es an einem Tag und Ort lauter werden könnte als 62 dB(A) (s. kapazitätsbeschränkende 62 dB(A)-Grenzlinie). Man reduzierte daher die zulässige Kapazität auf die Hälfte der Maximalkapazität (750 Bew./d).

Die Schutzauflagen sollten eigentlich sicherstellen, dass die 62 dB(A)-Linie den Entwicklungen und Verbesserungen im Triebwerksbau angepasst werden – was aber von der zuständigen Behörde pflichtwidrigerweise abgelehnt wird.

Somit ist derzeit der Schutz vor unzumutbarem Lärm nicht gewährleistet. (TD)

Antrag: Die Wirksamkeit der Schutzauflagen von 1979 gemessen am Stand der Technik ist durch ein unabhängiges Gutachten zu überprüfen und für Ausbaumaßnahmen ist der Stand der Technik zu realisieren, auch wenn dieser über gesetzliche Vorgaben hinausgeht, Verhaltensanalog zur Genehmigung 1979 einschließlich gerichtlich verfügbarer Erweiterungen. (TD)

6.7.3 Gesundheitliche Auswirkungen des Fluglärms und des Nachtflugs

Einwand:

- Lärm macht krank.
- Lärm wirkt sich auf den menschlichen Organismus sehr schädlich aus, insbesondere während der Nachtruhe, aber auch am Tag. Lärm ruft Kreislaufschwierigkeiten, Gefäß- und Herzerkrankungen,

Bluthochdruck, Schwächung des Immunsystems, Magengeschwüre, Depressionen und Schlafstörungen hervor, was unzählige wissenschaftlich-medizinische Studien belegen.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmschutzgesetz hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vgl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen" und zum "Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt. Diese gesetzlichen Vorgaben sind auch

von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten (§ 13 Abs. 1 FluglärmG und § 8 Abs. 1 LuftVG). Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bestätigt, dass die vom novellierten FluglärmG festgelegten Schutzzonen für den Tag und die Nacht auf der Grundlage der gegenwärtig weitgehend gesicherten Lärmwirkungserkenntnisse für den Planungsfall einen ausreichenden Schutz der Anwohner um den Flughafen München gewährleisten und dass durch die festgelegten Pegelwerte und Berechnungsvorschriften Vorsorgeaspekte weitgehend mit berücksichtigt werden.

Gegenargument:

Die FMG stellt § 1 des FluLärmG falsch dar; es geht darin nicht um den Schutz allgemein, sondern um bauliche Nutzungsbeschränkungen und um baulichen Schallschutz. Daneben sind die dort genannten Werte lt. LuftVG Grenzen für **schädliche Umwelteinwirkungen** und können daher den von der FMG angedichteten Schutz gar nicht vermitteln.

Von daher ist auch das lärmmedizinische Gutachten Unsinn; es findet sich dort auch keinerlei Beweis für die aufgestellten Behauptungen. Wie schwach die Argumentation ist, zeigt schon die Formulierung „**weitgehend** mit berücksichtigt.“ (TD)

Antrag: Es ist ein neues Gutachten erforderlich, welches die maximal mögliche Lärmbetroffenheit berücksichtigt (alle nicht mit Sicherheit auf Dauer auszuschließenden Flugwege und -höhen, bei maximaler Auslastung aller Bahnen gleichzeitig, bei 100 % in einer Startrichtung, bei 100% Verwendung des noch zulässig lautesten Fluggeräts – und zwar auf jeden einzelnen Tag (kein Durchschnittstag bezogen). (TD)

6.7.4 Gesundheitsrelevante Schwelle des Fluglärms

Einwand: Die gesamte wirkungsbezogene Lärmbewertung ist zurückzuweisen, da sie völlig zu Unrecht die gesundheitsrelevante Schwelle tags bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) festlegt. Tatsächlich liegt jedoch die gesundheitsrelevante Schwelle um mindestens 5 dB(A) niedriger.

Erwiderung: Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmschutzgesetz hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vergl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen" und zum "Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt. Diese gesetzlichen Vorgaben sind auch von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten (§ 13 Abs. 1 FluglärmG und § 8 Abs. 1 LuftVG). Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bestätigt, dass die vom novellierten FluglärmG festgelegten Schutzzonen für den Tag und die Nacht auf der Grundlage der gegenwärtig weitgehend gesicherten Lärmwirkungserkenntnisse für den

Planungsfall einen ausreichenden Schutz der Anwohner um den Flughafen München gewährleisten und dass durch die festgelegten Pegelwerte und Berechnungsvorschriften Vorsorgeaspekte weitgehend mit berücksichtigt werden. Ergänzend zu den gesetzlichen Festlegungen des FluglärmG verwendet die Schalltechnische Untersuchung – Teil E: Gesamtlärbetrachtung – die Schwelle eines Summenpegels von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zur Eingrenzung derjenigen Bereiche, in denen durch den Gesamtlärm aus flugbetriebsbedingtem Lärm, Bodenlärm und Landverkehrslärm eine kritische Lärmbelastung (Gesundheitsgefährdung) erreicht oder weiter erhöht wird.

Gegenargument: Die unendliche Geschichte der Beratungsdauer des Fluglärmgesetzes bis zum in Kraft treten wegen der Lobby-Beeinflussung stellt nachgerade sicher, dass die neueren Erkenntnisse zu gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms nicht berücksichtigt sind. Hinzu kommt die fragwürdige Festlegung von Schutzzonen auf der Basis fiktiver Flugrouten, die das tatsächliche Flugverhalten nicht berücksichtigen. (RP)

Antrag: Es ist ein neues Lärmgutachten von einem neutralen Gutachter zu erstellen, das die wissenschaftlichen Erkenntnisse seit 2005 berücksichtigt. Ziel dieses Gutachtens muss sein, die gesundheitsrelevante Schwelle zu ermitteln. Seitens der Genehmigungsbehörde ist diese nach dem „neuesten Stand der Technik“ festzulegen. Schließlich würde eine 3. S/L-Bahn und ein weiteres Terminal auch nach dem Stand der jüngsten Erkenntnisse gebaut und nicht nach dem Erkenntnisstand aus dem Jahre 2005. (RP)

6.7.5 Berücksichtigung von Kranken, Älteren und Kindern

Einwand: Die Bewertung der Lärmzunahmen erfolgte ohne Rücksicht auf Kranke, ältere Menschen oder Kinder.

Erwiderung: Der Gesetzgeber hat bei der Festsetzung der Lärmpegelwerte im novellierten FluglärmG "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmmmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt". Die damit zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Lärmwirkungsuntersuchungen stellen auf die Durchschnittsbevölkerung ab, die alle Personengruppen, somit auch Kranke, Ältere und Kinder mit einschließt. Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bewertet im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche – (S. 79 ff) ausführlich die Berücksichtigung spezifischer Personengruppen und der in § 5 Abs. 1 FluglärmG geregelten besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Alten-/Erholungsheime, Schulen und Kindergärten. Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – ausgewiesenen Lärmbelastung der von dem Ausbauvorhaben betroffenen schutzbedürftigen Einrichtungen erweist, dass diese grundsätzlich keines über die Vorgaben des novellierten FluglärmG hinausgehenden Schutzes bedürfen. Das lärmmedizinische Gutachten enthält darüber hinaus Hinweise zu den Anforderungen an den baulichen Schallschutz. Die gesetzliche Festlegung der baulichen Schallschutzanforderungen an bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen bleibt dem untergesetzlichen Regelwerk (Verordnung nach § 7) vorbehalten, das der Verordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen hat.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.7.4

6.7.6 Greiser-Studie, November 2006 (Arzneimittelverbrauch)

Einwand: Nach einer Untersuchung des Umweltbundesamtes (November 2006) ist die Verordnung von Arzneien gegen Herz und Kreislaufbeschwerden, Schlaflosigkeit, Depressionen im Umfeld von Flughäfen höher als in Gebieten ohne Fluglärm.

Erwiderung: Angesprochen sein dürfte die Studie "Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen" vom November 2006 von Eberhard Greiser (Epi.Consult GmbH Bremen und Institut für Public Health und Pflegeforschung, Universität Bremen). Eine vertiefte inhaltliche Analyse dieser Studie erübrigt sich aufgrund der Ausführungen am Ende ihrer Zusammenfassung auf S. 13 unter Nr. 19, Zitat: "Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhanges zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zu Arzneiverordnungen führen können, nicht berücksichtigt werden konnten. Dieses wäre nur in einer epidemiologischen Fall-Kontroll-Studie möglich, bei der bei einzelnen Patienten und einer Vergleichsgruppe aus der Allgemeinbevölkerung diese Faktoren zusätzlich erhoben würden."

Gegenargument: Die Arroganz der Er widerungen ist bisweilen unerträglich. Die Erkenntnisse von Prof. Greiser entsprechen im übertragenen Sinne dem Anfangsverdacht der Staatsanwaltschaft. Wenn Prof. Greiser darauf hinweist, dass anhand der festgestellten Fakten und Verdachtsgründe noch nicht der kausale Beweis erbracht ist, darf dies als Qualitätshinweis dieser Studie betrachtet werden im Gegensatz zu den Basta-Aussagen des Lärmgutachtens der Antragstellerin. Verdachtsmomente sind in der Bewertung des Bauantrages zu berücksichtigen und nicht zu negieren. (RP)

Antrag: Die Bayerische Verfassung schützt in Artikel 99 das geistige und leibliche Wohl der Bewohner. Im Sinne dieses Verfassungsauftrages ist ein neues Lärmgutachten von einem unabhängigen und neutralen Gutachter zu erstellen, das einerseits die neuesten Erkenntnisse berücksichtigt und bei der Ermittlung einer die Gesundheit schädigenden Lärmsschwelle auch die Gesichtspunkte des vorsorgenden Schutzes berücksichtigt. (RP)

6.7.7 Lern-/Merkfähigkeit von Kindern

Einwand:

- Es ist bekannt, dass bei Kindern bereits ein geringer Dauerschallpegel zu Konzentrationsschwäche und damit zu Leistungseinbrüchen in der Schule führt.
- Lärm schadet besonders der Entwicklung von Kindern; er bedingt Entwicklungsverzögerungen, vermindert die schulische Leistungsfähigkeit (nachweisliche Beeinträchtigung des Langzeitgedächtnisses (bis zu 25%), der Sprachwahrnehmung und der Lesefähigkeit) und er beeinflusst negativ das soziale Verhalten der Kinder.

Erwiderung: Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – stellt im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche, Nr. 3 Kinder – (S. 83 ff) ausführlich den gegenwärtigen Kenntnisstand dar. Auf diesen Kenntnisstand bezogen, der im Wesentlichen aus Untersuchungen stammt, die von der Hypothese der Beeinträchtigung der Lern- und Merkfähigkeit, des Leistungsverhaltens etc. von Kindern durch Fluglärm ausgeht, lässt sich für den Wohnbereich kein über den bestehenden Schutzanspruch (FluglärmG) hinaus gehender zusätzlicher Schutzbedarf erkennen. Die gleiche Feststellung gilt auch für Kindergärten und Schulen. Bei Fragen nach der Schallwirkung nicht zu übersehen sind im Übrigen auch die Geräusche, die im Raum selbst entstehen, vermischt mit solchen, die aus anderen Gebäudeteilen und von außen eindringen. Der Hintergrundgeräuschpegel hängt ab vom Alter der Kinder/Schüler, der Gebäude- bzw. Raumgestaltung, der Lage der Einrichtung sowie der Art und Qualität der Schalldämmung. Die gesetzliche Festlegung der baulichen Schallschutzanforderungen an bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen bleibt dem untergesetzlichen Regelwerk (Verordnung nach § 7) vorbehalten, das der Ordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen hat. Diese Erkenntnis hindert den Gutachter jedoch nicht daran, vom Präventionsgedanken ausgehend Vorschläge für kritische Schwellenwerte zu formulieren. Dabei bezieht er sich als Grundlage auf die "Synopsis". Für Kindergärten wurde dort ein Begrenzungswert von $L_{Aeq(3)} = 36 \text{ dB(A)}$, insbesondere wegen der mittäglichen Ruhezeit in Kindertagesstätten, für Schulen ein $L_{Aeq(3)} = 40 \text{ dB(A)}$ angegeben. Dies sind sehr hohe Zielsetzungen des Lärmschutzes, zumal in Schulen und Kindergärten die üblicherweise auftretenden Lärmpegel wie auch die nur kurzzeitigen Änderungen der Kommunikationsgüte durch Überflugschalle in Betracht zu ziehen sind. Damit liegt der Beurteilungswert für Schulen und auch Kindergärten der Synopsis deutlich unter den Pegeln mit negativen Effekten aus der wissenschaftlichen Literatur. Was die Schallwirkung anbelangt sind es im Übrigen weniger die Umweltschalle, die die kindliche Sprachentwicklung und Kommunikation beeinflussen, sondern vielmehr informationshaltige, sprachähnliche Geräusche, die bei Kindern jeden Alters im Wohnumfeld (permanent laufendes Radio/Fernsehen) und in Schulen (Klassenraum, Nebenräume usw.) auftreten. Zudem werden in den Diskussionen über die Beeinträchtigung der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen durch Lärm die soziologischen, pädagogischen und psychologischen Komponenten, welche aufgrund von Familienstrukturen, sozialer Situation und sozialem Kontext die Entwicklung weit stärker beeinflussen, nicht betrachtet. Dies gilt auch hinsichtlich der Störung oder Beeinträchtigung von Kindern beim Lernen und Lösen von (Haus-)Aufgaben. Allgemein hängt die Qualität des Lernens und des Lösens von (Haus-)Aufgaben von grundlegenden Voraussetzungen ab, die mit Indikatoren wie Erinnerungs- und Lesefähigkeit gemessen werden können. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit solche grundlegenden Voraussetzungen durch Fluglärm gestört werden und somit Kinder beim Lösen von Aufgaben

beeinträchtigt werden können. Das Lärmmedizinische Gutachten hat sich mit der Frage der Auswirkung von Fluglärm auf den Lernprozess bei Kindern auseinandergesetzt. Insbesondere untersucht es die Schwerpunkte Fluglärmwirkung in der Schule, die Fluglärmwirkung am Wohnort, die Fluglärmwirkung in der Nacht sowie die Lärmempfindlichkeit. Der gegenwärtige Kenntnisstand, der im Wesentlichen aus Untersuchungen stammt, die von der Hypothese der Beeinträchtigung der Lern- und Merkfähigkeit, des Leistungsverhaltens etc. von Kindern durch Fluglärm ausgehen, lässt – wie oben schon ausgeführt – für den Wohnbereich keinen über den bestehenden Schutzanspruch (FluglärmG) hinaus gehenden zusätzlichen Schutzbedarf erkennen. Dies gilt auch für Kindergärten und Schulen. Neuere Studien zum Thema der Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder zeigen, dass die Eigenschaften von Familien das Leseverständnis der Kinder wesentlich signifikanter beeinflussen, nämlich gemessen als das Besitzverhältnis der Wohnung, das Bildungsniveau der Mütter, die elterliche Unterstützung der Kinder etc. Es ist also nicht die Fluglärmbelastung an der Schule, welche das Leseverständnis (negativ) beeinflusst, sondern das familiäre Klima der Anregung zu Hause, welches das Leseverständnis mehr oder weniger fördert. Das bestätigen auch die Ergebnisse einer Studie, die zum Zeitpunkt der Schließung des Flughafens München-Riem und der Eröffnung des neuen Flughafens München Franz-Josef-Strauss durchgeführt worden ist. Die Analyse der Lesefähigkeit und der Erinnerungsfähigkeit von Kindern zeigen klar, dass sie sich unabhängig von der Fluglärmbelastung entwickelt haben. Entgegen anders lautender Berichterstattungen kann in den betreffenden Studien kein Zusammenhang mit der Fluglärmbelastung gezeigt werden. Was die Empfindlichkeit anbelangt, sind auch die Ergebnisse aus einer Studie zur Lebensqualität in der Umgebung des Flughafens München zu betrachten: Darin wurde festgestellt, dass die Effekte der Lärmwirkung bei Kindern geringer ausgefallen sind als ursprünglich angenommen wurde. Die Kinder gaben weniger Störungen durch negative Umwelteinwirkungen einschließlich Fluglärm an als Erwachsene. Die Lebensqualität der Kinder war in den Dimensionen allgemeine Gesundheit, Vitalität und Lebenszufriedenheit mehr zwischen Stadt und Land verschieden als in unterschiedlich lärmexponierten Gebieten.

Gegenargument:

Zur Aussage: <Was die Schallwirkung anbelangt sind es im Übrigen weniger die Umweltschalle, die die kindliche Sprachentwicklung und Kommunikation beeinflussen, sondern vielmehr informationshaltige, sprachähnliche Geräusche, die bei Kindern jeden Alters im Wohnumfeld (permanent laufendes Radio/Fernsehen) und in Schulen (Klassenraum, Nebenräume usw.) auftreten.>

Diese Aussage hat nichts mit der Tatsache zu tun, dass sich flugbedingter Lärm negativ auf die Lern- und Konzentrationsfähigkeit der Kinder auswirkt. Vielmehr wird versucht, vom Grundthema abzulenken, indem man mit dem Finger auf vermeintlich störendere Einflüsse zeigt. Dabei wird unterstellt, dass negative Geräusche wie laufendes Radio/ Fernsehen bzw. im Klassenzimmer/ aus den Nebenräumen die Regel und nicht die Ausnahme sind und somit die sogenannten Umweltschalle vernachlässigt werden dürfen. Das ist jedoch nicht der Fall! Und selbst wenn derartig störende Geräusche vorhanden sein sollten, kommen die Umweltschalle erschwerend hinzu und verstärken den negativen Einfluss. Wenn jemand bereits an Grippe erkrankt ist, ist es schließlich auch nicht egal, ob noch eine Lungenentzündung hinzu kommt oder nicht!

Zur Aussage:< Neuere Studien zum Thema der Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder zeigen, dass die Eigenschaften von Familien das Leseverständnis der Kinder wesentlich signifikanter beeinflussen, nämlich gemessen als das Besitzverhältnis der Wohnung, das Bildungsniveau der Mütter, die elterliche Unterstützung der Kinder etc. Es ist also nicht die Fluglärmbelastung an der Schule, welche das Leseverständnis (negativ) beeinflusst, sondern das familiäre Klima der Anregung zu Hause, welches das Leseverständnis mehr oder weniger fördert.>

Diese Aussage ist eine absolute Frechheit! Es steht der FMG nicht zu, den „schwarzen Peter“ den Familien zuzuschieben. Dabei wird gar nicht bestritten, dass Kinder aus sozial schwächeren Familien möglicherweise schlechtere, schulische Voraussetzungen haben. Jedoch steht dieses Thema nicht zur Debatte, sondern einzig und allein, dass Fluglärm die schulischen Leistungen beeinträchtigt. Dies bedeutet aber immer eine Verschlechterung – unabhängig von allen weiteren günstigen bzw.

ungünstigen Voraussetzungen der Kinder. Zudem wird hier nur von der Fluglärmbelastung an der Schule gesprochen und die Belastung zuhause außer acht gelassen!

Zur Aussage:< Die Analyse der Lesefähigkeit und der Erinnerungsfähigkeit von Kindern zeigen klar, dass sie sich unabhängig von der Fluglärmbelastung entwickelt haben. Entgegen anders lautender Berichterstattungen kann in den betreffenden Studien kein Zusammenhang mit der Fluglärmbelastung gezeigt werden.>

Es erscheint etwas befremdlich, wenn hier anerkannten Ärzten ohne genauen Bezug bzw. Angabe von Quellen einfach widersprochen wird. In dem Artikel „Fluglärm und intellektuelle Leistungsfähigkeit von Kindern“ von Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach (Internist, Kardiologe) und Dr. med. Karl-Hermann Bartels (Facharzt für Kinder- und Jugendmedizin, Umweltmedizin), erschienen in der Fachinformation des Rhein-Main-Instituts 01/2006 werden die negative Auswirkungen von Fluglärm anschaulich dargestellt! Dieser Artikel bezieht sich auf mehrere Studien. (BIA)

Antrag: Anerkennung des schädlichen Einflusses von Fluglärm auf die schulischen Leistungen der Kinder **unabhängig** von sonstigen, eventuell negativen Einflüssen. (BIA)

6.7.8 Münchner Fluglärmstudie und RANCH-Studie

Einwand: Nach einer Untersuchung von Kindern aus der Region München Riem leiden diese infolge der Fluglärmbelastung – noch heute – unter Gedächtnis- und Leseschwäche. Diese Störungen sind nicht rückgängig zu machen.

Erwiderung: Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – stellt im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche, Nr. 3 Kinder – (S. 83 ff) ausführlich den gegenwärtigen Kenntnisstand dar. Vorab sei erwähnt, dass sich das Gutachten bei besonders schutzbedürftigen Einrichtungen (z.B. Kindergärten) für die Festlegung von Richtwerten auf Innenpegel abstützt.

Hiernach sind in Wohnbereichen besondere Betrachtungen von Kindern und Jugendlichen nicht erforderlich, da die dort zu erwartende Lärmbelastung wesentlich niedriger ist als die Belastung durch den selbst erzeugten Lärm in Schulen und Kindergärten. Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – ausgewiesenen Lärmbelastung der von dem Ausbaurvorhaben betroffenen Kindergärten, bei denen die Möglichkeit der Durchführung einer Mittagsruhe zu berücksichtigen ist, und Schulen erweist, dass diese grundsätzlich keines über die Vorgaben des novellierten FluglärmG hinausgehenden Schutzes bedürfen. Eine hiervon abweichende Beurteilung kann auf die sog. "Münchner Fluglärmstudie", ein von der Privatdozentin Monika Bullinger geleitetes, von Herbst 1991 bis Herbst 1993 durchgeführtes Forschungsprojekt des Instituts für Medizinische Psychologie der Universität München, nicht gestützt werden. Übrigens liegt die für eine wissenschaftliche Überprüfung und Validierung dieser Studie erforderliche Gesamtveröffentlichung nach hiesigem Kenntnisstand bis heute nicht vor. Die Ergebnisse der Studie beruhen auf einer Befragung von 326 Kindern in drei Befragungswellen, eine sechs Monate vor der Schließung des Flughafens München-Riem und zwei Befragungen nach der Eröffnung des neuen Flughafens München Franz-Josef-Strauss am 17. Mai 1992 (ein Jahr und zwei Jahre nach Eröffnung). In jeder Befragungswelle wurde eine "Gruppe mit Fluglärm" und eine "Gruppe ohne Fluglärm" an den Standorten "Flughafen alt" (München-Riem) und "Flughafen neu" (Flughafen München Franz-Josef-Strauss) untersucht. Die in der Einwendung vertretene Aussage, wonach Kinder aus dem Gebiet des Flughafens München-Riem unter Gedächtnis- und Leseschwäche leiden würden, wird durch die "Münchner Fluglärmstudie" nicht belegt. Die sogenannte "Gedächtnisschwäche" wird in der "Münchner Fluglärmstudie" als Erinnerungsfähigkeit untersucht und zwar als die Fähigkeit, einen Text, der tags zuvor gelesen worden ist, nach einem Tag darlegen zu können. Im Ergebnis wird festgestellt: die Erinnerungsfähigkeit pro Welle verläuft am "alten" Standort gleich wie am "neuen". Sie verläuft U-förmig, das heißt, sie ist in der ersten Welle am höchsten (auch nach jahrelanger Betriebszeit am "alten" Standort), sinkt in der zweiten Welle auf den tiefsten Wert (also ein Jahr nach der Schließung des "alten" Standortes und Inbetriebnahme des "neuen" Standortes) und steigt zwei Jahre danach, in der dritten Welle, wieder an. Überdies ist die durchschnittliche Erinnerungsfähigkeit in der ersten Welle (vor dem Wechsel des Standortes) am

"alten" Standort höher als am "neuen". Die durchschnittliche Höhe der Gedächtnis-leistung über alle Wellen hinweg und bei getrennter Betrachtung der Kinder "mit" und "ohne" Fluglärm ist am "alten" Standort höher als am "neuen", auch während der Betriebszeit des "alten Flughafens". Solche Ergebnisse widersprechen der Hypothese der Gedächtnisschwäche als Folge der Fluglärmbelastung. Die sogenannte "Leseschwäche" wird in der "Münchner Fluglärmstudie" in zwei verschiedenen Tests untersucht. Ein Test bezieht sich auf das Lesen von Wortlisten, der andere auf das Lesen von Textabschnitten. Im ersten Test gab es nur bei den "schwierigen" Wörtern Fehler. Vor der Eröffnung des "neuen" Flughafens waren am "neuen" Standort, also vor seiner Inbetriebnahme, die durchschnittlichen Lesefehler am höchsten (Welle 1), insgesamt höher als beim "alten" Flughafen. Nach der Eröffnung des "neuen" Flughafens sanken die Lesefehler von Welle zu Welle. Am "alten" Standort ist das Muster der sinkenden Lesefehler ebenso festzustellen, nur weniger ausgeprägt, weil es schon von der ersten Welle an tiefer lag. Die gleichen Ergebnisse lassen sich auch beim Lesen von Textabschnitten finden. Somit ergibt sich ein konsistentes Bild. Übrigens sind am Standort des "neuen" Flughafens vor seiner Inbetriebnahme die häufigsten Lesefehler zu beobachten, die durchschnittlich höher sind als am "alten" Standort während seiner Betriebszeit. Dasselbe Muster wiederholt sich hinsichtlich des Lesens von Textabschnitten. Verblüffend sind die Ergebnisse des Vergleichs zwischen dem "alten" und dem "neuen" Flughafen. Die Muster verlaufen gleich und lassen deshalb vermuten, dass der Hauptstimulus, der die Gedächtnis- und Lesefähigkeit bestimmt, ein anderer sein muss als die Schallbelastung, die aus dem Luftverkehr hervorgeht. Offenbar macht es in den Ergebnissen der "Münchner Fluglärmstudie" keinen Unterschied, ob der Fluglärm zunimmt oder abnimmt: unabhängig davon sinken die Lesefehler und steigen die Gedächtnisleistungen. Es ist grundsätzlich festzustellen, dass alle repräsentativen Studien über Lärmwirkungen bei Kindern bislang keine von den Erwachsenen signifikant unterschiedlichen Schalldosis- Wirkungskurven festgestellt haben. Hierzu zählt auch die aktuellere RANCH-Studie (Road Traffic and Aircraft Noise Exposure and Children's Cognition and Health study), die in England, Schweden, Spanien und den Niederlanden bei insgesamt 2.844 Schulkindern im Alter von 9-10 Jahren an 89 Schulen durchgeführt wurde. Die RANCH-Studie unterstreicht die Annahme, dass durch (Flug-) Lärm die Leistungsfähigkeit von Kindern beeinträchtigt werden kann, jedoch nur in unterschiedlichen Bereichen psychischer Funktionen, wobei der diesbezüglichen Literatur inkongruente und teilweise widersprüchliche Ergebnisse zu entnehmen sind. Die Autoren der RANCH-Studie unterstreichen ferner, dass sich aus der bisherigen Literatur keine Aussage zu Langzeiteffekten ableiten lässt. Weiter ist festzustellen, dass die entscheidenden Einflussgrößen, welche aus der familiären Konstellation und sonstigen Prozessen heraus die bekannten soziologischen und psychologischen Ursachen der Entwicklungsverzögerung darstellen, nicht erhoben und nicht methodisch kontrolliert worden sind. Die RANCH-Studie zeigt, dass es weder gelungen ist, eine kultur- und länderunabhängige Gesetzmäßigkeit zu belegen, noch eine kontextunabhängige, nur durch Fluglärm verursachte Gesetzmäßigkeit dargelegt werden konnte.

Gegenargument:

Zur Aussage: <Hiernach sind in Wohnbereichen besondere Betrachtungen von Kindern und Jugendlichen nicht erforderlich, da die dort zu erwartende Lärmbelastung wesentlich niedriger ist als die Belastung durch den selbst erzeugten Lärm in Schulen und Kindergärten.>

Zum einen ist anzumerken, dass nicht nur die Lautstärke entscheidend für eine Lärmbelastung ist, sondern auch die „Qualität“ des Lärms. Hört man zum Beispiel laut sein Lieblingslied, mag das für jemand anderen störend sein, für denjenigen ist es dagegen Erholung. Der von Kindern erzeugte Lärm ist eine ganz andere Art von Lärm als der, den ein Flugzeug verursacht. Es ist auch logisch und nachvollziehbar, dass in den Pausen an Schulen und Kindergärten ein großer Lärmpegel erzeugt wird. Denn in den Schulstunden sollen die Kinder ruhig sitzen und konzentriert dem Unterricht folgen. Der von der FMG angeführte hohe Lärmpegel ist nicht dauerhaft, sondern lediglich phasenweise und in der vergleichsweise geringeren Zeit. Daraus die Schlussfolgerung zu ziehen, dass eine besondere Betrachtung des zu erwartenden Lärms im Wohnbereich nicht erforderlich ist, da der selbst erzeugte Lärm in Schule/Kindergarten viel lauter ist, ist ungeheuerlich. Schule und auch schon der Kindergarten strengt die Kinder an. Deshalb brauchen sie **gerade im Wohnbereich** die richtigen Rahmenbedingungen, um in Ruhe Hausaufgaben machen, sich beim Spielen entspannen oder auch einen ungestörten Mittagsschlaf halten zu können. Und vor allem benötigen sie einen ruhigen, erholsamen Schlaf, ohne von Fluglärm aufgeschreckt zu werden! (BIA)

Antrag: Besondere Betrachtung des Fluglärms auch/ gerade im Wohnbereich (BIA)

Zur Aussage:< Offenbar macht es in den Ergebnissen der "Münchener Fluglärmstudie" keinen Unterschied, ob der Fluglärm zunimmt oder abnimmt: Unabhängig davon sinken die Lesefehler und steigen die Gedächtnisleistungen.>

Diese Schlussfolgerung kann nicht nachvollzogen werden und widerspricht auch klar dem Resumée der Studie:

„Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Münchener Fluglärmstudie, dass vom Fluglärm betroffene Kinder in einigen Bereichen ihres Erlebens und Verhaltens im Vergleich zu einer jeweiligen im Alter und Geschlecht entsprechenden Kontrollgruppe leichte Beeinträchtigungen aufweisen. Diese Beeinträchtigungen sind vorhanden im Leistungsbereich und etwas weniger ausgeprägt im Befindlichkeitsbereich. Nachzuweisen sind sie auch im Bereich der körperlichen Verfassung, der in dieser Untersuchung nur ausschnitthaft in Bezug auf den Blutdruck und auf die Stresshormone erfasst wurde. (...)

Sicherlich aber fühlen sich die Kinder durch den Lärm stark gestört, und insofern stellt der Fluglärm auch eine Belästigung dar. Hinzuweisen ist allerdings auf die leichten Beeinträchtigungen im Leistungsbereich, besonders hinsichtlich der Konzentrationsfähigkeit und der Lesefähigkeit.“ Eindeutig hervorgehoben werden die nachgewiesenen, vorhandenen Beeinträchtigungen im Leistungsbereich. Auch wenn diese nur „leicht“ ausfallen sollten, kann dies in der heutigen, leistungsorientierten Zeit den entscheidenden Nachteil für unsere Kinder ausmachen.

Die Ergebnisse wurden u.a. in einem Artikel von Focus vom 23.03.98 ebenso betrachtet (Quelle: http://www.focus.de/gesundheit/news/laerm-das-ohr-schlaeft-nie_aid_170445.html)

„Bei den Kindern im Bereich des neuen Flughafens beobachtete die Studienleiterin Monika Bullinger eine leichte, aber merkliche Abnahme mentaler Fähigkeiten, vor allem Defizite im Gedächtnis und bei der Konzentrationsfähigkeit. Bei Kindern, die nach dem Umzug des Flughafens ihre Ruhe zurückerhalten hatten, waren fluglärmbedingte Leistungseinbußen auch noch 18 Monate später nachzuweisen.

„Lärm kann bereits im Kindesalter den Grundstein für lebenslange Gesundheitsprobleme legen“, warnt Gary Evans von der amerikanischen Cornell University, der jetzt die Hormon- und Blutdruckmessungen der Münchener Studie ausgewertet hat. Eineinhalb Jahre nach der Inbetriebnahme des neuen Flughafens war der Blutdruck der Kinder leicht erhöht, die Menge der Stresshormone Cortisol, Adrenalin und Noradrenalin im Urin hatte signifikant zugenommen.“

Auf diese erwiesenermaßen negativen Auswirkungen des Fluglärms auf Blutdruck und Stresshormone der Kinder in der Studie wird seitens der FMG wohlweislich nicht eingegangen, vermutlich weil diese zu aussagekräftig sind!

Zur Aussage: <Die Autoren der RANCH-Studie unterstreichen ferner, dass sich aus der bisherigen Literatur keine Aussage zu Langzeiteffekten ableiten lässt. Weiter ist festzustellen, dass die entscheidenden Einflussgrößen, welche aus der familiären Konstellation und sonstigen Prozessen heraus die bekannten soziologischen und psychologischen Ursachen der Entwicklungsverzögerung darstellen, nicht erhoben und nicht methodisch kontrolliert worden sind. Die RANCH-Studie zeigt, dass es weder gelungen ist, eine kultur- und länderunabhängige Gesetzmäßigkeit zu belegen, noch eine kontextunabhängige, nur durch Fluglärm verursachte Gesetzmäßigkeit dargelegt werden konnte.>

Es kann kaum möglich sein, Aussagen zu Langzeiteffekten zu treffen, nachdem der Fluglärm erst in den vergangenen Jahren weltweit zu diesem Problem geworden ist und sich vorher auch niemand die Mühe gemacht hat, die negativen Auswirkungen auf die Leistungen der Kinder zu betrachten. Auch hier versucht die FMG erneut, andere mögliche Ursachen zu finden, die für die Beeinträchtigungen hauptverantwortlich sind. (BIA)

Antrag: Anerkennung der negativen Auswirkungen von Fluglärm auf die Leistungsfähigkeit und das körperliche Befinden unserer Kinder (BIA)

6.7.9 Fluglärm und Bluthochdruck

Einwand: Ich leide unter Bluthochdruck. Medizinisch ist es bewiesen, dass Lärm ein Auslöser, zumindest aber ein Risikofaktor für Bluthochdruck ist. Ich befürchte daher eine Verschlechterung meines Gesundheitszustandes durch die zusätzlichen Fluglärmbelastung beim Ausbau des Flughafens.

Erwiderung: Es gibt eine Reihe von Krankheiten, die in den Einwendungen der Lärmbelastung zugerechnet werden. Hierzu werden genannt: Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinfarkt-Risiko sowie in diesem Zusammenhang auch Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Depressionen, Einschränkung der intellektuellen Leistungsfähigkeit etc. Die Wissenschaft gelangt zu diesen Themen bis jetzt nicht zu robusten und allgemein anerkannten Ergebnissen.

Eine der neuesten Studien zu diesem Thema ist die HYENA-Studie (Hypertension and Exposure to Noise Near Airports). Darin wurde der Zusammenhang zwischen der Schallbelastung durch den Straßen- und den Luftverkehr in der Nähe von Flughäfen und dem Risiko für Bluthochdruck analysiert. Die Autoren fanden eine schwach signifikante Expositions-Wirkungs-Beziehungen zwischen nächtlichem Flugverkehr und dem Risiko für Bluthochdruck ($p = 0.03$). Jedoch ist das Ergebnis nicht in sich konsistent, denn das Risiko nimmt mit zunehmender Schallbelastung ab. Auch zeigt der Luftverkehr am Tag keine signifikante Expositions-Wirkungs-Beziehung. Zudem wurden deutliche Unterschiede zwischen den Flughäfen der beteiligten Länder beobachtet. So war der Bluthochdruck

in der Umgebung des beteiligten deutschen Flughafens Berlin-Tegel gegenüber der Referenzgruppe nicht erhöht. Das Lärmmedizinische Gutachten von Prof. Dr. med. K. Scheuch setzt sich eingehend mit dem Thema Bluthochdruck auseinander (S. 16 ff.). Dabei werden auch die Studien verarbeitet, die nach dem Jahr 2000 veröffentlicht worden sind, wie z.B. die Gesundheitsstudie in Berlin-Spandau, die Studie von Rosenlund, die Analyse von Babisch zu insgesamt 61 seit dem Jahr 1968 publizierten Arbeiten sowie die WHO LARES-Studie (S. 51ff.). Der Gutachter kommt dabei zum Schluss, dass trotz jahrzehntelanger Untersuchungen bisher keine kausale Beziehung zwischen Lärm und Bluthochdruck wissenschaftlich und allgemein anerkannt nachgewiesen werden konnte. Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt der Gutachter in der Diskussion zum Thema der ischämischen Herzkrankheit, einschließlich des Herzinfarktes (S. 19 ff.). Dort setzt er sich u.a. mit der NaRoMi-Studie auseinander. Das einzige signifikante Ergebnis wurde für Männer (nicht für Frauen) mit einer Wohndauer von mindestens 10 Jahren bei Schallpegeln über 70 dB(A) unterbreitet. Bei einer Wohndauer von über 15 Jahren zeigt sich jedoch kein signifikantes Ergebnis mehr. Hinsichtlich der weiteren Krankheiten, die dem Lärm zugeschrieben werden, gelangt der Gutachter zu folgendem Schluss (S. 24ff.): Die Beziehungen zwischen Lärm und anderen Erkrankungen werden noch kontroverser diskutiert als die zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.7.6

6.8 Sonstige Lärmbelastung

6.8.1 Bodenlärm

6.8.2 Landverkehrslärm (Straße, Schiene)

Einwand: Mit einer 3. Bahn würde der Landverkehr durch die Zunahme an Passagieren, Beschäftigten und v.a. auch des Frachtvolumens noch mehr ansteigen, was (u.a. aufgrund des zunehmenden Straßenverkehrslärms) nicht mehr zumutbar ist.

Erwiderung: In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil C: Landverkehrslärm – wurden die zu erwartenden Schallimmissionen für den Prognosenullfall und den Planungsfall im Jahre 2020 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs sowie der Magnetschwebebahn ermittelt. Die sich im Vergleich zwischen dem Prognosenullfall und den Planungsfall ergebenden Veränderungen sind in den Bildern SAL_C_07 und SAL_C_08 in Form von Pegeldifferenzen dargestellt. Pegelveränderungen von mehr als 2 dB(A) sind ausschließlich im Bereich der verlegten Staatsstraßen (St 2084, St 2584 und ED 5, Bereiche Nord und Ost) und im Bereich der östlichen landseitigen Erschließung des Terminals (Südring) zu erwarten. Nur in diesen Bereichen kommt es zu einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung.

Gegenargument: Allein schon der Entfall der Magnetschwebebahn erzeugt die Notwendigkeit einer Neuberechnung. Schließlich kommen nun 2 Mio. Passagiere jetzt auf anderen Wegen. Schon im Istzustand ergeben sich durch die Benutzung von Schleichwegen Verkehrsverdichtungen und Lärmzunahmen, die an diesen Stellen gar nicht vorgesehen sind und auch nicht in die Berechnung eingegangen sind. Im Gegensatz zum Bestreben des Ausbauantrages der Antragstellerin für den Flugverkehr, wird es immer so sein, dass Strassen niemals für dauerhaften Spitzenverkehr ausgelegt werden. (RP)

Antrag: Dem Ausbau des Schienenverkehrs, lokal, regional und überregional ist nicht nur Priorität einzuräumen. Vielmehr muss die gesamte schon jetzt fehlende verkehrliche Infrastruktur zuerst

nachgeholt und fertig gestellt werden, bevor ein Ausbau MUC in Betracht zu ziehen ist. Der Ausbauantrag ist abzulehnen. (RP)

6.8.3 Gesamtlärmbelastung

Einwand:

- Bei einer Betrachtung der Gesamtlärmbelastung ergibt sich, dass diese unerträglich ist.
- Durch den schon bestehenden Autoverkehr und den zusätzlichen Fluglärm entsteht ein unerträglicher Lärm (Autobahn-Bundesstraße-Fluglärm)

Erwiderung: In der der Schalltechnischen Untersuchung – Teil E: Gesamtlärmbetrachtung – sind die Bereiche potentieller Überlagerungskonflikte aus flugbetriebsbedingtem Lärm, Bodenlärm und Landverkehrslärm unter Berücksichtigung der drei Szenarien (Referenzjahr 2004, Prognosenullfall 2020 und Planungsfall 2020) ermittelt und in den Bildern SAL_E_01 und SAL_E_02 für die Tag- bzw. die Nachtzeit dargestellt. Die nähere Untersuchung der Bereiche entlang der Hauptverkehrswege (insb. A 92, B 11, FS 44 und der Bahnlinie München Regensburg) kommt zu dem Ergebnis, dass eine ausbaubedingte Zunahme des Summenpegels um maximal 0,9 dB nur in vier begrenzten Bereichen mit jeweils wenigen Gebäuden, die innerhalb der bestehenden als auch der künftig zu erwartenden Lärmschutzbereiche gelegen sind, festgestellt wurde.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.8.2

7.4.4 Abgasgrenzwerte für Flugzeuge

Einwand: Flugzeuge unterliegen keiner Pflicht zur Abgasuntersuchung; es sind keine Abgasgrenzwerte eingeführt. Flugzeuge führen somit zu einer unkontrollierten Luftverschmutzung mit Schadstoffen und Feinstaub.

Erwiderung: Im Jahr 1981 hat die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erstmals bindende Zulassungsgrenzwerte für Flugzeugtriebwerke erlassen. Diese Grenzwerte gelten für alle neu produzierten Triebwerke mit einem Schub über 26,7 kN. Seither wurden die Grenzwerte in gewissen Zeitabschnitten immer weiter verschärft. Sie sind bindend für alle Triebwerkshersteller der ICAO Mitgliedsstaaten und fördern so die Entwicklung emissionsarmer Triebwerkstechnologien. Als zusätzliche Anreizwirkung für die Luftverkehrsgesellschaften, in schadstoffarme Triebwerkstechnologie zu investieren, wurden am 1.1.2008 verursachergerechte emissionsabhängige Landeentgelte am Flughafen München und Frankfurt eingeführt.

Gegenargument:

Die Erwiderung der FMG entkräftet den Einwand nicht (keine Abgasuntersuchung, keine Abgasgrenzwerte, unkontrollierte Luftverschmutzung). (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 6.6.5 (sinngemäß) (RP)

8.1.1 Klimarelevanz des Vorhabens

Einwand: Das Vorhaben dient der Zunahme des Flugverkehrs und damit der Zunahme der klimawirksamen Abgase.

Erwiderung: Fragen von Auswirkungen des Luftverkehrs auf das globale Klima müssen von der Frage der Klimarelevanz des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens streng getrennt werden. Durch die 3. Start- und Landebahn erhält der Flughafen München die Kapazität, die bestehende und sich unabhängig vom Ausbau entwickelnde Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu befriedigen. Das Vorhaben reagiert also auf die Zunahme des Flugverkehrs. Ein Verzicht auf die Realisierung würde somit kaum zu einer Reduzierung von Flügen, sondern vielmehr zu einem Ausweichen von Fluggesellschaften auf andere Flughäfen führen. Zudem würden Passagiere mangels Direktverbindungen ihre Ziele über andere Hub-Flughäfen ansteuern und dadurch auf Umwegen zusätzliche klimawirksame Abgase verursachen. Weitere negative Folgen, wie die Verlängerung von Warteschleifen in der Luft sowie Wartezeiten bis zum Abflug, wären nicht zu vermeiden. Im Ergebnis stellt sich das Vorhaben daher als klimaneutral dar.

Gegenargument:

Die Erwiderung der FMG, das Vorhaben stelle sich klimaneutral dar, ist schlichtweg Unsinn. Wenn auf den Ausbau – und vor allen Dingen auf die Umwidmung zum Umsteigerflughafen – verzichtet wird, dann findet sehr wohl weniger Flugverkehr statt und es werden viel weniger klimawirksame Abgase produziert.

Dazu bedarf es einer bundes-, europa- und weltweiten Koordination des Flugverkehrs. Es ist nicht zu verstehen, dass man einen Ausbau mit Wettbewerbsvorteilen zu begründen versucht und auf eine Abstimmung (BY, D (EU) verzichten will. Könnte eine Abstimmung ggf. ein unerwünschtes Ergebnis bringen? (TD)

Gegenargument: Die Erwiderung überschreitet in ihrer Arroganz und Ignoranz die Grenze des Erträglichen und entbehrt auch nicht der Komik. Der Ausbau dient im Wesentlichen dem Umsteigeverkehr und erzeugt damit klimaschädliche Abgase. Ohne Ausbau bedienen sich diese Passagiere andere Umsteige Flughäfen. Das ist in der Tat klimaneutral. Einerseits belegt dies, dass der Point-to-Point Verkehr mit dafür geeignetem Fluggerät der bessere Weg ist als die Zielrichtung Umsteigeverkehr. Andererseits beweist dies, dass die Hubfunktion MUC überflüssig ist und lediglich eine Wettbewerbsposition darstellt, um anderen Flughäfen Passagiere abzuwerben. Die Klimarelevanz des Vorhabens muss sowohl regional, überregional, bundesweit und europaweit betrachtet. Es kann nicht angehen, dass die Notwendigkeit zur Reduzierung klimaschädlicher Einflüsse z.B. CO₂, und die Einhaltung internationaler Verpflichtungen zur Reduzierung auf die Schultern von Hauseigentümern und der produzierenden Industrie abgeladen wird, ebenso wie auf die Autofahrer und andererseits der Luftverkehr erreichte Erfolge wieder zunichte macht. Eine 3.S/L-Bahn, die hauptsächlich die Hub-Funktion befördert, ist nicht nur eine unzulässige Vorteilsgabe für die Lufthansa, sondern vor allen Dingen ein substantielles Klimaverbrechen. Während man neuen Kohlekraftwerken konstatieren muss, dass sie klimaschädlich sind, bleibt doch der Vorteil, dass sie dies in deutlich geringerem Umfang sind, als alte Kohlekraftwerke. Die mit dem Antrag vorgestellte 3.S/L-Bahn bewirkt hingegen eine Erhöhung der Klimaschädlichkeit um mindestens 1/3, bei der geplanten Zunahme der Flugbewegungen im Jahr 2020 um rd. 60% nahezu 2/3 Zunahme der klimaschädlichen Wirkung. (RP)

Antrag: Das Vorhaben ist wegen seiner Klima schädigenden Wirkung, seines negativen Beitrages zu internationalen Verpflichtungen Deutschlands zur CO₂-Reduzierung und wegen seiner demoralisierenden Wirkung auf alle Menschen und Unternehmen, die einen positiven Beitrag mit erheblichen finanziellen Aufwendungen leisten, abzulehnen. (RP)

Gegenargument :

Die Erwiderung der FMG auf den Einwand ist von der gleichen Qualität wie das Argument eines Gangsters, der seinen geplanten Bankeinbruch vor Gericht damit begründet, dass, wenn er es nicht machen würde, Dutzende andere Gangster bereit stünden, das Vorhaben auszuführen. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass der Gangster mit diesem Argument vom Gericht Strafminderung oder gar Straffreiheit zugebilligt bekommt.

Durch die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn würden lt. Gutachten der Intraplan Consult GmbH im Jahr 2020 14,5 Mill. mehr Passagiere auf dem Flughafen München starten und landen können als es beim 2 - Bahnen - System nach der sog. Nullfallprognose möglich wäre. Teilt man diese 14,5 Mill. nach der revidierten Prognose (LVP 2007, S.320) auf die angegebenen Zielgebiete auf, so würden 7,3 Mill. (= 50,3 %) einen Interkontinentalflug, 6 Mill. (= 41,4 %) einen innereuropäischen und 1,2 Mill. (= 8,3 %) einen innerdeutschen Flug antreten. Legt man die Berechnungen des Umweltbundesamtes aus dem Jahre 2005 über die Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger zu Grunde, so würden beim Flugverkehr pro Personenkilometer 369 Gramm CO₂ freigesetzt. Rechnet man für einen Interkontinentalflug durchschnittlich 10.000 km, für einen Europaflug durchschnittlich 1.500 km und für einen Inlandsflug durchschnittlich 500 km, so ergibt das einen CO₂ Ausstoß für alle zusätzlich mit der 3. Start- und Landebahn beförderten Passagiere von insgesamt 30,5 Mill. t. Nach internationaler Übereinkunft wird die Hälfte davon (also nur die Starts) dem verursachenden Flughafen zugerechnet, das wären rd. 15 Mill. t des Klimagiftes CO₂. (MB)

Antrag :

Ich beantrage, dass im Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das globale Klima nicht von der Klimarelevanz des beantragten Vorhabens getrennt werden, wie es die FMG wiederholt in ihren Erwiderungen fordert. (So etwas ist für einen Provinzflughafen mit ausschließlich innerdeutschem Verkehr vielleicht diskutabel, aber nicht für das Drehkreuz MUC mit angestrebter globaler Bedeutung !) Dieser massive Beitrag zur Klimakatastrophe muss der Kapazitätserweiterung des Flughafens München zugerechnet werden, da die kausale Ursache für die

zusätzlich von München angetretenen Flüge in der durch die 3. Start- und Landebahn bereitgestellten erweiterten Kapazität liegt. (MB)

9. Eigentum

9.1 Grundinanspruchnahme/Übernahmeanspruch

9.1.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

9.1.2 Übernahmeanspruch gegen Vorhabenträgerin

9.2 Wertverluste von Grundstücken

9.2.1 Ermittlung von Wertverlusten

Einwand: Der Wertverlust von Grundstücken sowie der darauf errichteten Wohn- und Mietshäuser wurde im Planfeststellungsverfahren weder ermittelt noch bewertet noch als Belang berücksichtigt.

Erwiderung: Eine maßgebliche, vorhabensbedingte Auswirkung auf die Wertbestimmung von Immobilien im Flughafenumland, die bekanntlich auf einer Vielzahl von Einfluss- und Bewertungskriterien (wie etwa Lage, Bauzustand, Ausstattung, etc.) beruht, ist nicht belegbar. Vielmehr zeigt die Wertentwicklung von Immobilien im Flughafenumland seit der Zulassung (1974 bzw. 1979) bzw. der Inbetriebnahme (1992) des Verkehrsflughafens München bis heute, dass die genannten Auswirkungen aller Voraussicht nach keine massiven Wertminderungen zur Folge haben werden.

Die Erstellung von Wertermittlungsgutachten ist auch deshalb – jedenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens – nicht veranlasst.

Gegenargument: Selbst falls dies bisher zutraf, kann diese Erfahrung nicht in die Zukunft eines Ausbaus mit 60-prozentiger Zunahme der Flugbewegungen für die heute schon Betroffenen fortgeschrieben werden. Dies ergibt sich schon aus dem Nachfragestillstand nach z.B. gemeindeeigenen kostengünstigen Grundstücken. (RP)

Antrag: Sofern ein Grundstücks- und/oder Hauseigentümer vor Inbetriebnahme einer 3. S/L-Bahn auf eigene Rechnung ein Wertermittlungsgutachten hat durchführen lassen, ist er berechtigt, in jeweils im dreijährigen Turnus nach Inbetriebnahme einer 3.S/L-Bahn ein Wertermittlungsgutachten auf Kosten der FMG zu beauftragen. Die ermittelte Wertdifferenz zum Ursprungsgutachten ist von der FMG auszugleichen. (RP)

9.2.2 Wertverlust von Grundstücken durch Immissionen

Einwand: Insbesondere aufgrund der Lärmauswirkungen des Vorhabens kommt es zu einer massiven Entwertung zahlreicher Grundstücke und Immobilien, insbesondere im nördlichen und nordöstlichen Flughafenumland, aber auch im weiteren Umfeld.

Erwiderung: Die Auswirkungen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens gehen in die einer Planungsentscheidung zu Grunde liegenden Abwägung ein. Die Lage eines Grundstücks allein stellt in diesem Rahmen keinen zentralen Abwägungsbelang dar. Soweit Grundstücke jedoch erheblichem Fluglärm ausgesetzt sind, besteht auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG unter Berücksichtigung der Regelungen des novellierten Fluglärmsgesetzes nicht nur ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, sondern auch auf Entschädigung für die eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen. Eigentümern, die einer Lärmbelastung von über LAeq tags = 70 dB(A) ausgesetzt sind, räumt die Rechtsprechung einen Anspruch auf Übernahme ihres Grundstücks zum Verkehrswert ein. Über diese Ansprüche hinaus kennt die Rechtsprechung keinen allgemeinen Anspruch auf Ersatz sonstiger Wertminderungen, worauf das Bundesverwaltungsgericht, insbesondere in seinen Entscheidungen vom 16.3.2006 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, hingewiesen hat. Dies beruht unter anderem darauf, dass die Wertentwicklung von Grundstücken von vielen Faktoren abhängig ist (etwa auch günstige Lagebeziehungen zum Flughafen). Soweit es um den Faktor Lärmbetroffenheit geht, ist auf die oben erwähnten Ansprüche der Betroffenen zu verweisen.

Gegenargument:

Diese Antwort geht in keinsten Weise auf die real vorhanden Wertminderungen außerhalb der 70dB(A) Zone ein. Altersversorgung, Vorsorge für die Kinder aber auch die Rückzahlung(Bewertung) von Immobiliendarlehen (und damit auch Existenzgefährdende Auswirkungen) bleiben unbeantwortet, auch Vorschläge zur Bewältigung von Sekundärlasten (Autoverkehr im Umland, Lärm, finanzielle Belastungen für Gemeinden etc.) , welche Bestandteil des Verfahrens sind fehlen. (CG)

Antrag: Erneute, aber unabhängige und die durch den Ausbau sich verändernde Lebenssituation berücksichtigende Untersuchung von Sekundärlasten und deren Auswirkungen auf Gemeinden, Bürger und Kinder. (CG)

9.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

9.3.1 Flächenentzug/Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

9.3.2 Individuell geltend gemachte Existenzgefährdung

11.1.2 Impulswirkung des Umsteigeverkehrs

Einwand:

- Der Umsteigeranteil würde ohne 3. Bahn nicht weiter steigen, sondern von 10,4 Mio. Umsteigern = 34% (2006) auf 13 Mio. Umsteiger = 30% im Jahr 2020 sinken (zum Vergleich: mit 3. Bahn würde er auf 25,5 Mio. Umsteiger = 45% steigen). Das heißt, dass ohne 3. Bahn lediglich der Umsteigerverkehr anteilmäßig nicht wachsen würde – davon hätte die Region jedoch keinerlei Schaden!
- In wirtschaftlicher Hinsicht dient das Vorhaben einzig der Lufthansa im internationalen Wettbewerb, ohne dass das Umland hiervon profitiert: So soll die Zahl der Umsteiger von derzeit ca. 33 % auf 45 % im Jahr 2020 erhöht werden. Die Umsteiger bleiben jedoch nicht in der Region.
- Wir, die Region um den Flughafen, sollen ohne viel Nutzen die ganzen Nachteile eines Ausbaus ertragen während andere den Profit haben.

Erwiderung: Die mit dem Vorhaben einhergehende Steigerung des Umsteigeranteils ist mit positiven wirtschaftlichen und beschäftigungswirksamen Impulsen für das Flughafenumland verbunden. Diese Effekte, wie etwa zusätzliche Destinationen und häufigere Flugangebote, Einkommen von Arbeitnehmern, das im Umland ausgegeben wird, steigende Kaufkraft, höhere Attraktivität der Region für Unternehmen und zusätzliche Arbeitsplätze werden in dem Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ (s. dort Tabelle B4-8) sowie in dem Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ (s. dort 4. Kapitel) dargestellt.

Gegenargument:

Sofern das Flughafenumland noch positiver wirtschaftlicher und beschäftigungswirksamer Impulse bedürfte, dann könnte man diese auf andere Weise erhalten. Dazu braucht man die Umwidmung und den Ausbau nicht. Es wäre unverantwortlich, wollte man sich diese mageren Vorteile zu Lasten der mit Lärm und Abgas geplagten Mensch im Flughafenumland erkaufen – zudem diese Impulse in der Region in keinsten Weise notwendig sondern vielmehr schädlich sind. (TD)

Gegenargument: Das Gutachten ist bezüglich der Darstellung neuer Arbeitsplätze das Papier nicht wert, auf dem es steht. Es schreibt Erfahrungswerte der Vergangenheit in trivialarithmetischer Weise fort. Rationalisierungseffekte durch Veränderung von Betriebsgrößen sind nicht berücksichtigt, über Substituierungseffekte an anderer Stelle schweigt es sich aus, überhaupt wird jeder Zuwachs dem Flughafen zugerechnet, als ob es ohne Flughafen keine eigenständige Entwicklung gäbe. Zwar würde die Stationierung weiterer Flugzeuge zu zusätzlichen Arbeitsplätzen führen, jedoch nicht in dem Maße wie bei der Originärsiedlung.

Es sagt auch nichts darüber aus, wo die Arbeitskräfte herkommen sollen. (RP)

Antrag: Das Gutachten Arbeitsplätze ist von einem unabhängigen und neutralen Gutachter neu zu erstellen, sobald eine seriöse Luftverkehrsprognose vorliegt. (RP)

11.1.3 Verkehrsdrehkreuze in Ballungsräumen

Einwand: Die dritte Startbahn ist im derzeitigen Konzept für kleinere Flugzeuge und damit den Umsteigerverkehr ausgelegt, der wirtschaftliche Nutzen für die Region steht deshalb in keinem vernünftigen Verhältnis zur zusätzlichen Umweltbelastung. Ein "Umsteigeflughafen" kann auch in einer dünnbesiedelten und strukturschwachen Region betrieben werden.

Erwiderung:

Der bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsflughafens München entspricht der Zielsetzung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (vgl. LEP B V 1.6.1 (Z) und B V 1.6.3 (Z) sowie deren Begründungen). Da erst durch die Kombination von Originär- und Umsteigerverkehr die für attraktive Langstreckenverbindungen notwendige Anzahl an Passagieren erreicht werden kann, befinden sich internationale Verkehrsdrehkreuze nahezu ausschließlich in der Nähe von Ballungsräumen (Metropolregionen). Die Errichtung eines Umsteigeflughafens in einer strukturschwachen Region ist eine rein theoretische Option, die weder von den Passagieren noch von den Luftverkehrsgesellschaften angenom-

men würde. Zudem kann sich die wirtschaftliche Impulswirkung eines Verkehrsflughafens nur in einem "Verdichtungsraum" entfalten. In der Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007, S. 18, heißt es dazu: "Aus raumstruktureller Perspektive gewährleistet die Optimierung der Flughafeninfrastruktur nicht nur die Entwicklung des Verdichtungsraums München als Impulsgeber für Süd- bzw. Gesamtbayern, sondern auch einer europäischen Metropolregion." Das Ausbauziel des LEP entspreche auch dem weiteren landesplanerischen Ziel (LEP A I 6.2 (Z)), die verkehrliche Anbindung der Metropolregion zur Weiterentwicklung des Großraums München zu verbessern

Gegenargument:

Es kann nicht das Ziel sein, sämtliche Langstreckenverbindungen nur vom Flughafen München aus zu realisieren. Wenn die Flughäfen untereinander besser mit Schienenverkehr vernetzt wären und wenn der Schienenverkehr gegenüber dem Flugverkehr nicht so benachteiligt würde, dann ergäbe sich ein ganz anderes Bild über den Bedarf.

Wenn echter Bedarf besteht, dann wird auch ein Flughafen in einer strukturschwachen Region (z.B. Hof-Plauen) angenommen. In Verdichtungsräumen sind wirtschaftliche Impulswirkungen nicht mehr erforderlich – wohl aber in strukturschwachen Regionen.

Da hilft auch der Verweis auf die landesplanerische Beurteilung der ROB nicht weiter, diese kommt zu einem falschen Schluss. (TD)

Gegenargument: Die Erwiderung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es um keine strukturelle verkehrliche Notwendigkeit für München, Südbayern oder gar Bayern geht, sondern ausschließlich um die Erfüllung der Wünsche eines Luftfahrtunternehmens. Die landesplanerische Beurteilung ist lediglich der Nachweis, welchen Verfilzungsgrad der Freistaat erreicht hat. (RP)

Antrag: Die Gesamtkosten des Vorhabens einschließlich der Bereitstellung der Infrastruktur (Strasse, Schiene etc.) ist aktuell zu ermitteln und darzustellen und einer volkswirtschaftlichen Beurteilung unter Berücksichtigung der Klimaschäden, Gesundheitsschäden etc. zu unterziehen. (RP)

11.1.7 Zusätzliche Arbeitsplätze durch die 3. Start- und Landbahn

Einwand:

- Eine hohe Beschäftigtenzahl ist auch ohne 3. Start- und Landbahn möglich.
- Längst ist bekannt, dass auch ohne eine 3. Startbahn neue Arbeitsplätze in großer Zahl entstehen werden.

Erwiderung: Zwischen Flughafen und Umland bestehen enge wirtschaftliche Verflechtungen. Der Beschäftigungseffekt des Flughafens für das Untersuchungsgebiet beträgt 1,1 (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landbahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" Abschnitte 3.1.2 und 3.3). Aus den 27.400 Beschäftigten am Flughafen (Arbeitsstättenenerhebung 2006) resultieren somit bereits heute ca. 30.000 weitere Beschäftigte im Untersuchungsgebiet. Bis zum Jahr 2020 wird für das Untersuchungsgebiet weiter starkes Wirtschaftswachstum mit deutlichen Arbeitsplatzzuwächsen prognostiziert. Dieser Arbeitsplatzzuwachs würde jedoch ohne eine 3. Start- und Landbahn um ca. 19.000 Beschäftigte geringer ausfallen als bei einer Realisierung des Vorhabens (vgl. Abschnitt 4.2.2 des Gutachtens).

Gegenargument:

Die FMG bestreitet demnach nicht, dass es auch ohne 3. Bahn einen Zuwachs von Arbeitsplätzen geben wird. Der Zuwachs, der durch die 3. Bahn käme, verursacht Strukturschäden (TD)

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 11.1.2 (RP)

11.1.9 Neue Arbeitsplätze trotz niedriger Arbeitslosigkeit

11.1.10 Impulswirkung der Metropolregion

Einwand:

- Ich bin der Ansicht, dass Arbeitsplätze dort geschaffen werden sollen, wo sie fehlen, nicht in Landkreisen mit Vollbeschäftigung.
- Der Arbeitsmarkt in den Anliegerlandkreisen ist so gut wie leergefegt, es ist deshalb widersinnig, eine weitere wirtschaftliche Konzentration im Großraum München anzustreben, die auch zu Lasten strukturschwacher Regionen in Bayern geht.

Erwiderung: In der Landesplanerischen Beurteilung zur 3. Start- und Landebahn vom 21.02.2007, S. 18, führt die Regierung von Oberbayern aus: "Gerade durch den wirtschaftlichen Belegungseffekt und durch die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen können die positiven Wirkungen der Metropolregion in das nordöstliche Flughafenumland und in die ländlichen Räume Ostbayerns hineingetragen und dort genutzt werden. Damit kann das Vorhaben eine Schrittmacherfunktion für die Entwicklung des gesamten Landes erfüllen und trägt im Sinne des LEP Ziels A I 1.1 dazu bei, insbesondere die ökonomischen Aspekte im Sinne gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum zu stärken."

Gegenargument:

Ohne dritte Bahn nimmt die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion München nicht ab. Es gibt ja auch ein qualitatives Wachstum. Wenn niedrige Arbeitslosenquoten bei Nachfrageschwächen durch den Ausbau gehalten werden sollen, dann geht das zu Lasten anderer Gebiete, die dringende Impulse bräuchten.

Die landesplanerische Beurteilung der ROB kann hier nicht als Beleg für die Richtigkeit des Ausbaus angeführt werden, diese kommt nämlich zu einem falschen Schluss.

Gleiches gilt für die Meinung der FMG, der Ausbau würde in einer Schrittmacherfunktion zum Ziel des LEP beitragen, insbesondere die ökonomischen Aspekte im Sinne gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum zu stärken.

Es zeigt sich: es gibt kein Argument, welches man nicht entsprechend verbiegen könnte, so dass es dann doch dem Ausbau und der Umwidmung des Flughafens dienen könnte. (TD)

Gegenargument: Die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion München wird durch völlig andere Faktoren bestimmt und durch im Wesentlichen Umsteiger, die weder etwas sehen noch kaufen wollen, sondern möglichst schnell weiterfliegen nicht befördert. (RP)

Antrag: Das Vorhaben ist auf die Nullvariante zu begrenzen. (RP)

12.2 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

12.2.1 Landseitige Erschließung des Flughafens

Einwand: Die landseitige Erschließung des Flughafens ist und bleibt weiterhin völlig unzureichend.

Erwiderung: Das Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs" hat die allgemeine und Flughafenbezogene Entwicklung des Verkehrs in der Flughafenregion untersucht. Für die Sicherstellung der Erreichbarkeit wird bis zum Jahr 2020 die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen im Straßen- und öffentlichen Verkehr für notwendig erachtet, vgl. Seite 48 ff des Gutachtens. Entsprechend der prognostizierten Verkehrsnachfrage ist die leistungsfähige landseitige Erschließung des Flughafens München damit auch im Planungsfall sichergestellt.

Gegenargument:

Die landesseitige Erschließung des Flughafens ist bereits jetzt nicht sichergestellt, Verkehrsmessungen der Gemeinden (z.B. Allershausen) zeigen unzumutbare Belastungen, verursacht durch Ausweichverkehr von Autobahnen, Bundesstrassen und Zubringerverkehr zum Flughafen. Auch die Absage des „Transrapid“ verschärft diese Situation, eine Anbindung des Flughafens mit erweiterter Kapazität ist und kann nicht sichergestellt werden. (CG)

Antrag: Erneute, aber unabhängige und die bestehende sowie die zu erwartende Verkehrssituation berücksichtigende Untersuchung von Infrastruktur und Verkehrsbedingungen. Ausserdem muss in diesem Verfahren die Infrastruktur im betroffenen Umfeld (zumindest alle Betroffenen der Kommission zum Schutze gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Flugzeuge) realistisch beurteilt werden. (CG)

12.2.2 Ausbau der Straßen im Flughafenumland

Einwand:

Bereits jetzt sind die Straßen überlastet. Wie sieht es mit dem notwendigen Ausbau aus?

Erwiderung:

Für die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens sind im Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs" unabhängig vom Ausbau eine Reihe von zu realisierenden Maßnahmen angeführt, siehe Seite 48/49. Die Zuständigkeit für

die Realisierung der Maßnahmen liegt allerdings nicht bei der Flughafen München GmbH, sondern bei den jeweiligen Vorhabenträgern. Zusätzlich hat die Bayerische Staatsregierung Maßnahmen im sogenannten "Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München" zusammengefasst, an deren Umsetzung mit Nachdruck gearbeitet wird.

Gegenargument:

Die angeführten Massnahmen sind lediglich als unverbindliche Optionen dokumentiert, aber seit längerem (insbesondere angesichts der aktuellen Wirtschaftssituation) erneut zu überprüfen. Desweiteren fehlt bei diesen Maßnahmen die Verbindlichkeit, auch hier gilt es, die Bürgerinteressen mit den Interessen des Antragsstellers auszugleichen(Planfeststellung, Landesentwicklungsplan etc.). Erst wenn diese Verfahren beendet sind ist eine Aussage über die Erreichbarkeit des Flughafens überhaupt möglich. (CG)

Antrag: Die schon dem bestehenden Zweibahnssystem geschuldeten Maßnahmen müssen rechtlich und finanziell eindeutig abgesichert sein, sowie die Ausführung zeitlich so beschlossen sein, dass mit ihrer Ausführung umfänglich begonnen wurde, bevor ein Baubeginn für eine 3.S/L-Bahn zugelassen wird. (RP)

13. Sicherheit

13.1 Allgemeine Fragen der Flugsicherheit

13.1.1 Flugsicherheit bei höherem Flugbewegungsaufkommen

Einwand: Mit zunehmenden Flugbewegungen erhöht sich auch die Gefahr von Unfällen.

Erwiderung: Empirische Untersuchungen der weltweiten Flugunfallraten zeigen zwei risikomindernde Trends auf, die für den Flughafen München – insbesondere mit einer

3. Start- und Landebahn – eine Verbesserung der bereits heute sehr günstigen Flugsicherheitssituation erwarten lassen: Erstens hat sich die allgemeine Unfallwahrscheinlichkeit im Luftverkehr im Verlauf der letzten Jahrzehnte kontinuierlich verringert. Eine Fortsetzung dieses positiven Trends in der Zukunft ist zu erwarten. Insbesondere werden sich auf dem "Faktor Mensch" beruhende Restrisiken verringern, da zu erwartende technische Entwicklungen die Automatisierung der Flugsicherungsverfahren vorantreiben werden. Zweitens zeigen statistische Untersuchungen, dass mit zunehmender Größe eines Flughafens trotz zunehmender Infrastrukturkomplexität eine Abnahme der Unfallwahrscheinlichkeit verbunden ist. Schließlich wird eine 3. Start- und Landebahn durch die Entzerrung der Verkehre, die auf den bestehenden zwei Bahnen zunehmend in eine Engpasssituation geraten, zu einer weiteren Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

Gegenargument:

Die dritte Bahn führt entgegen der Ansicht der FMG zu einem wesentlich höheren Gefahrenpotenzial. (TD)

Antrag: Anstelle empirischer Untersuchungen von zweifelhaftem Wert, ist ein konkretes Gutachten von einem neutralen Gutachter zu erstellen, der die Gefahrenzunahme bei 60 % Steigerung der Flugbewegungen nicht einfach wegleugnet. (RP)

13.1.2 Flugsicherheit in Bezug auf Anlagen nach der 12. BImSchV

13.1.3 Flugsicherheit in Bezug auf Siedlungsgebiete

13.1.4 Sicherheit der Kernkraftwerke Isar 1 und 2 (Ohu)

13.1.5 Sicherheit des Forschungsreaktors Garching

15. Umweltverträglichkeitsstudie

15.1 Allgemeines

15.2 Schutzgut Menschen

15.2.1 Gesundheitsbeeinträchtigung allgemein

Einwand:

- Die gesundheitliche Belastung (durch Lärm und Luftschadstoffe) wird weiter extrem ansteigen.
- Durch zusätzlichen Stress wird sich auch die Lebenserwartung (vor allem unserer Kinder) reduzieren.

Erwiderung: Der Umgang mit Immissionen, bei denen Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, ist in verschiedenen gesetzlichen Vorschriften festgelegt.

Soweit diese das Vorhaben betreffen, wird die Einhaltung der Vorschriften in den betreffenden Fachgutachten dargestellt.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 15.2.2. (RP)

15.2.2 Kumulation von Lärm- und Schadstoffemissionen

Einwand: Es reicht nicht aus, die schädlichen Einwirkungen der einzelnen Schadstoffkomponenten zu untersuchen, vielmehr ist das mögliche potentielle Zusammenwirken von Lärm- und Schadstoffimmissionen auf Personen im Hinblick auf den Kumulierungseffekt zu untersuchen.

Erwiderung: Derzeit gibt es keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass ein relevanter Kumulierungseffekt von Lärm- und Schadstoffemissionen eintreten kann. Aus diesem Grund wird jede Komponente für sich in den einschlägigen Regelwerken und Fachgutachten behandelt. Es ist davon auszugehen, dass bei Einhaltung der Grenzwerte der Einzelstoffe auch der Schutz vor Kumulierungseffekten gegeben ist.

Gegenargument: Diese Erwiderung widerspricht allen Erfahrungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Sie lässt jegliche Seriosität vermissen. Es ist unstrittig, dass Lärmbedingte Erkrankungen das Immunsystem schwächen und damit auch anfällig machen für die Kombinatorik anderer Schädigungen. (RP)

Antrag: Die schädliche Wirkung von Lärm- und Schadstoffen und die Auswirkung von Kumulierungseffekten ist durch einen unabhängigen Gutachter darzustellen. (RP)

15.2.3 Lichtwirkungen

Einwand: Durch den Lichtsmog, der auch noch bei uns in der Gemeinde stark zu sehen ist, wird die Nacht zum Tag.

Erwiderung: In der UVS wurden die immissionsschutzrechtlich relevanten Lichtwirkungen (vorhubsbedingte Änderung des visuellen Gesamteindrucks in der Nacht und der nächtlichen Himmelsaufhellung) untersucht. Die UVS kommt zu dem Schluss, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen auszuschließen sind. Die verbleibenden Wirkungen werden als sehr gering bewertet. Der Flughafen hat mit oder ohne 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit eine visuelle Wirkung, wie sie auch an Städten oder großflächigen Gewerbe- und Industrieansiedlungen beobachtet werden kann.

Gegenargument/Antrag: siehe Punkt 15.2.7. (RP)

15.2.4 Hochfrequenzimmissionen

15.2.5 Erholungswert der Region

15.2.6 Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten

15.2.7 Visuelle Wirkungen durch Überflug

Einwand:

- Bei uns auf dem Sportplatz sieht man auch die Flugzeuge, die manchmal ziemlich niedrig fliegen. Das stört beim Sport.
- Die optischen Auswirkungen der überfliegenden Flugzeuge werden sich höchstwahrscheinlich negativ auf meine Psyche und meine Erholung auswirken.

Erwiderung: Visuelle bzw. psychologische Wirkungen (Erschrecken, Bedrohungsgefühl) können sich durch niedrige Überflughöhen ergeben. Die Abschätzung solcher Auswirkungen durch niedrigen Überflug erfolgt in der UVS (UVS 6.1) anhand der Überflughöhen. Wirkungsbereiche für visuelle Störwirkungen durch niedrigen Überflug befinden sich im Bereich der An- und Abflugkorridore sowie im direkten Flughafenumfeld.

Gegenargument: Die beschriebenen visuellen Wirkungen sind maßgebliche Ursache für dauerhafte psychische Erkrankungen. (RP)

Antrag: Der Antragstellerin wird aufgegeben, nachgewiesene dauerhafte Erkrankungen in den letztlich ausgewiesenen Schutzgebieten angemessen zu entschädigen. (RP)

15.2.8 Lebensqualität

Einwand:

- Insgesamt wird aus der Zunahme der Schadstoffbelastung, des Lärms, der Abnahme der Erholungsfunktion die Lebensqualität erheblich abnehmen.

- Mein Haus wird bereits stark überflogen. Mit dem Bau der 3. Startbahn wird meine Lebensqualität noch mehr beeinträchtigt.

Erwiderung:

Die Einschätzung der eigenen Lebensqualität bemisst sich primär nach subjektiven Kriterien. Die dieser subjektiven Einschätzung zugrunde liegenden konkreten Umstände werden einer rechtlichen Prüfung zugänglich gemacht, indem nach § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG im Rahmen der Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu prüfen ist. Die hierfür erforderlichen Unterlagen hat die Flughafen München GmbH mit dem Antrag vorgelegt. Die von der Flughafen München GmbH vorgelegten Unterlagen enthalten alle nach § 6 Abs. 3 UVPG erforderlichen Unterlagen in Bezug auf die im Rahmen der UVP zu prüfenden Schutzgüter einschließlich der Schutzgüter Menschen, Siedlung und Wohnumfeld sowie Erholung. Die Lärmauswirkungen des Vorhabens sind am Maßstab des Fluglärmggesetzes, die Schadstoffmissionen am Maßstab der auf der Grundlage des BImSchG ergangenen Verordnungen (etwa 22. BImSchV) zu prüfen.

Gegenargument: Die Beeinträchtigung der Lebensqualität unterliegt nicht subjektiven Kriterien, sondern ist objektiv. Wer bei geschlossenen Fenstern schlafen muss, wer sein Gespräch im Garten unterbrechen muss wegen eines Über- oder Vorbeifluges, wer kaum noch Sterne am Himmel sehen kann usw. ist objektiv in seiner Lebensqualität beeinträchtigt.

Wenn dann noch der Wert des Eigentums als Altersvorsorge sinkt, ist in seinen die Lebensqualität beeinflussenden Handlungsmöglichkeiten beschränkt. (RP)

Antrag: Die Betroffenen im Umkreis von 30 km um den Flughafen sind für den Verlust an Lebensqualität dauerhaft zu entschädigen. Der Antragstellerin ist aufzuerlegen, eine entsprechende Gebühr von jedem An- und Abfliegenden Passagier zu erheben, die mit wenigstens € 5000,- jährlich an die Betroffenen zur Auszahlung kommt. (RP)

15.2.9 Heimat

Einwand:

- Der Flughafenausbau würde zu einer Qualitätsminderung unserer bayerischen Heimat führen.
- Durch die 3. Bahn wird eine gewachsene Kulturlandschaft weiter zerstört. Unsere Heimat muss auch für weitere Generationen erhalten werden.

Erwiderung: Jede lebendige Region, auch die Heimatregion, durchläuft eine Entwicklung. Rechtlich verbindliche Maßstäbe für diese Entwicklung sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung gemäß § 2 Raumordnungsgesetz (ROG), Art. 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG), das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und der Regionalplan München (RP 14) sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung. In einer Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Ziele und Grundsätze der Raumordnung hat die Regierung von Oberbayern in ihrer Landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 festgestellt, dass das Vorhaben unter Beachtung bestimmter Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Maßgeblicher Gesichtspunkt für diese Feststellung war die Zielsetzung des LEP Nr. B V 1.6.1 (Z), die einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang vorsieht.

Gegenargument: Mit dem Begriff Heimat verbinde ich zu Hause sein, mich wohl zu fühlen. Für meinen Sohn, meine Frau, Freunde, Mitmenschen und mich eine Zukunftsperspektive zu entwickeln. In einer "lebendigen Region" zu leben heißt für mich verantwortungsbewusst zu leben, aber auch von politischer Seite Verantwortung zu spüren. Das heißt sich nicht hinter leeren Worthülsen (siehe Ihre Erwiderung) zu verstecken, sondern der jetzigen, dramatischen ökologischen Situation ins Auge zu blicken. Für mich gilt es entschieden allen Bestrebungen entgegenzutreten, die einen verheerenden Einfluss auf unsere Lebensgrundlagen ausüben. Der Flughafenausbau ist in umfassender Weise auf allen denkbaren Ebenen abzulehnen. (RP)

Antrag: Alle maßgeblichen Entscheider und Befürworter zum Antragsgegenstand in der Bayerischen Staatsregierung, Landtag, Stadt München und Regierung von Oberbayern etc. werden die 60db Zone des Schutzgebietes zwangsumgesiedelt, damit sie die Heimaterstörung, Lärm, Dreck etc. persönlich miterleben dürfen. (RP)

16. Landespflegerischer Begleitplan

17.1.6 Abstimmung von Flughafenausbauplänen

Einwand: Ich fordere eine Abstimmung der Ausbaupläne sämtlicher Flughäfen in Bayern, Deutschland und Europa.

Erwiderung: Für eine Abstimmung der Ausbaupläne sämtlicher Flughäfen in Bayern, Deutschland und Europa besteht im nationalen wie auch im europäischen Bereich keine Rechtsgrundlage. Belange der Raumordnung und Landesplanung werden vom Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) wie auch vom Flughafenkonzept der Bundesregierung erfasst. In beiden Bereichen wird der Ausbau des Verkehrsflughafens München für notwendig erachtet.

Gegenargument:

Wenn es keine Abstimmung der Ausbaupläne sämtlicher Flughäfen in Bayern, Deutschland und Europa gibt, dann kann schon deshalb der Umwidmung und dem Ausbau des Flughafens Münchens kein Status eines öffentlichen Belangs zugemessen werden. Wenn jeder Flughafen für sich selbst 'wursteln' kann, muss von vorne herein Überkapazität und Fehlplanung unterstellt werden. (TD)

Gegenargument: Abstimmungen von Ausbauplänen national und europaweit bedürfen keiner Rechtsgrundlage. Sie sind lediglich abhängig vom Willen, getragen durch verantwortliches Handeln gegenüber Mensch und Natur, Steuerzahlern und von den negativen Auswirkungen Betroffenen, aber auch im Hinblick auf den Klimawandel. LEP und der Entwurf eines Flughafenkonzeptes stellen den Nachweis des Bedarfes in den Vordergrund. Dieser ist auf der Basis der dargestellten Nullvariante, verbunden mit qualitativem Kapazitätszuwachs durch Auslagerung der Allg. Luftfahrt und Substituierung von Kurzstreckenflügen durch Schienenverkehr nicht gegeben. (RP)

Antrag: Die Bedarfsprognosen sind unter Einbeziehung der nationalen und europaweiten Ausbaupläne und der Substitutionsmöglichkeiten von Kurzstreckenverkehr durch einen wirtschaftlich unabhängigen und neutralen Gutachter neu zu bestimmen. (RP)

17.2 Allgemeine Fragen des globalen Klimawandels

17.2.1 Beitrag des Luftverkehrs allgemein

17.2.1.1 Beitrag des Luftverkehrs zur Klimaerwärmung

Einwand:

- Der Flugverkehr trägt überproportional zur Klimaerwärmung bei.
- Der Flugverkehr allein emittiert erhebliche Mengen vor allem klimawirksamer Gase wie CO₂, NO_x und Wasser in die obere Troposphäre in Reiseflughöhe. Seit 1990 haben die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs weltweit um 50 % zugenommen.

Erwiderung: Der weltweite Luftverkehr hat zur bisherigen globalen Erwärmung der Erdoberfläche von etwa 0,76°C etwa 0,02 bis 0,03°C beigetragen. Im Jahr 2000 hat der Luftverkehr 2,2% der weltweiten anthropogenen CO₂-Emissionen und 1,7% der Stickoxidemissionen verursacht und leistet aus diesem Grund im Vergleich zu anderen Emittenten nur einen untergeordneten Beitrag.

Gegenargument :

Die Erwiderung der FMG über den geringen Beitrag des Luftverkehrs (2,2 %) zu den globalen anthropogenen CO₂ Emissionen bezieht sich auf das Jahr 2000 (!) und nennt überdies keine Quelle. Vermutlich bezieht sich dieser niedrige Wert auf den Anteil des Luftverkehrs am weltweiten Treibstoffverbrauch und den sich daraus ergebenden CO₂ Ausstoß. Nach den Angaben des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ist jedoch die gesamte Klimawirkung des Luftverkehrs erheblich höher, weil die übrigen Emissionen in großer Höhe mit einbezogen werden müssen. Dieser Radiation Forcing Index (RFI) beträgt zwischen 2 und 4. Danach wird der gesamte Klimaeffekt des Luftverkehrs mit dem 2- bis 4-fachen des CO₂ Ausstoßes eingestuft, das wäre bei 2,7 % Anteil an den gesamten CO₂ Emissionen (2007) eine Gesamtbelastung zwischen 5,4 und 10,8 %. Die Studie des Wuppertal Instituts „ Luftverkehrsstudie 2007 : Im Steigflug in die Klimakatastrophe ? “ vom April 2008 operiert mit einem mittleren Faktor von 2,7 und kommt damit auf einen Anteil von gegenwärtig 8 %. (MB)

Antrag :

Ich beantrage, dass der FMG untersagt wird, bei den Erwiderungen auf die Einwendungen der sachkundigen Bürger mit veralteten Daten zu arbeiten und die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse des hoch renommierten Intergovernmental Panel on Climate Change (Friedensnobelpreisträger 2007 zusammen mit Al Gore) nicht zur Kenntnis zu nehmen.(MB)

17.2.1.2 Klimawirkung der Luftverkehrsemissionen

Einwand: Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens dreimal stärker als vergleichbare Emissionen am Boden.

Erwiderung: Der viel zitierte Faktor drei für die Klimawirkung des Flugverkehrs aufgrund der Emission von Schadstoffen in den oberen Luftschichten ist wissenschaftlich nicht belegt. Richtig ist, dass die Auswirkungen der Emissionen des Luftverkehrs im Reiseflug größer sind als vergleichbare Emissionen am Boden. Der bisherige Beitrag des Flugverkehrs zur Klimaerwärmung (Klimawirksamkeit unter Berücksichtigung aller Emissionsstoffe) liegt nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand unter Einbezug der bekannten Unsicherheiten (z.B. Wirkung von Zirren und Kondensstreifen) zwischen 2% und 8%.

Gegenargument :

Hier gilt das Gleiche wie bei der Erwiderung zu Punkt 17.2.1.1. Es ist nicht hinnehmbar, dass die FMG anführt, der „ vielzitierte Faktor drei aufgrund der Emissionen in den oberen Luftschichten ist wissenschaftlich nicht belegt “. Will sie damit dem Intergovernmental Panel on Climate Change der UNO, dem die angesehensten Wissenschaftler der Welt angehören, die wissenschaftliche Qualifikation absprechen ? Außerdem stellt sich die Frage, wie die FMG am Ende ihrer Erwiderungen plötzlich selbst auf einen „ bisherigen Beitrag des Luftverkehrs zur Klimaerwärmung ... zwischen 2 und 8 % “ kommt ? Multipliziert man die von der FMG oben genannten 2,2 % mit dem Radiation Forcing Index von 2 – 4 , so errechnen sich 4,4 bis 8 % ! Also doch der Faktor drei ?! (MB)

Antrag :

Ich beantrage, der FMG die Kompetenz bei der Beurteilung der Klimarelevanz des Flugverkehrs angesichts der gezeigten Widersprüchlichkeit auf diesem Gebiet vorerst abzusprechen . Vielmehr soll dem Management aufgegeben werden, sich die fehlenden Kenntnisse umgehend anzueignen. (MB)

17.3 Finanzierung

17.3.1 Finanzierung des Vorhabens

Einwand:

- In Zeiten knapper Kassen ist nicht hinzunehmen, dass auf Kosten des Steuerzahlers für Prestigeprojekte Steuersondertöpfe angezapft, Kerosin steuerbefreit und für Langstreckenflüge subventioniert, sowie Darlehen und Zinsen für den Flughafen(aus)bau nicht zurückgezahlt werden.
- Der Flughafen München erhält erhebliche staatliche Subventionen (zinslose Kredite, Steuerbefreiung bei Flugbenzin). Es ist nicht zumutbar, dass der Flughafen-Ausbau durch unsere Steuergelder finanziert wird.

Erwiderung: Die FMG ist eine privatrechtlich betriebene Gesellschaft. Die für den Bau der 3. Start- und Landebahn geplanten Mittel werden nicht aus Steuermitteln oder neuen Gesellschafterdarlehen bereitgestellt. Bei den Gesellschafterdarlehen von derzeit 492 Mio. € handelt es sich nicht um zinslose Darlehen; vielmehr wurde vertraglich eine ergebnisabhängige Verzinsung vereinbart. Die letzte Darlehenstilgung hat die FMG im Geschäftsjahr 2006 vorgenommen. Die allgemeine Steuerfreiheit des Kerosin ist vom Flughafenausbau unabhängig und wirkt nicht zu Gunsten der FMG als Flughafenbetreiberin. Sie ist für Luftverkehrsgesellschaften relevant.

Gegenargument: Der Planung fehlt die Planrechtfertigung weil sie aus finanziellen Gründen nicht realisierbar und nicht vernünftigerweise geboten ist. Der Finanzierbarkeit des Vorhabens stehen unüberwindbare finanzielle Schranken entgegen.

Dies gilt insbesondere, wenn dem Vorhaben alle zumessbaren Kosten angelastet werden und wenn die Subventionen und sonstigen staatlichen Hilfen für den Flugverkehr entfallen.

Es reicht auch nicht aus, wenn lediglich von der FMG behauptet wird, dass die für das Vorhaben benötigten Mittel nicht aus Steuermitteln oder neuen Gesellschafterdarlehen bereitgestellt würden. (TD)

Gegenargument: Ohne die Bundesrepublik Deutschland, das Land Bayern und die Stadt München als Gesellschafter und Bürgen für die Kreditaufnahme der privatrechtlich betriebenen Gesellschaft, wäre diese handlungsunfähig und von ständiger Insolvenz bedroht. Ausbaukosten des Flughafens und die damit verbundenen Infrastrukturkosten (Straße, Schiene etc.) sind damit wie Ausgaben der Öffentlichen Hand aus Steuermitteln zu betrachten. (RP)

Antrag: Die Gesamtkosten des Vorhabens (Flughafenausbau, Infrastrukturmaßnahmen Straße, Schiene etc.) sind auf aktuellem Stand zu ermitteln, der planungsrechtliche Zustand darzustellen, die gesicherte Finanzierung nachzuweisen und darzustellen, welche Beträge von FMG getragen werden (ohne Hintersassenbürgen) und welche aus Steuermitteln unmittelbar zu bezahlen sind. (RP)

