

VIII. Weitere Einwendungen

1. Landseitige Verkehrsanbindung nicht gewährleistet

Erhebliche zusätzliche Belastungen werden durch den um mehr als 50 % zunehmenden Straßenverkehr hervorgerufen und vor allem aufgrund der unzureichenden landseitigen Verkehrsanbindung des beantragten Projektes. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Ausbaufall wird zu einer katastrophalen Verkehrssituation in den angrenzenden Gemeinden, sowie in der gesamten Region führen. Hierdurch resultiert eine zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Dies wurde in den gesamten Planfeststellungsunterlagen entweder überhaupt nicht ermittelt, oder aufgrund falscher Eingangsdaten falsch dargestellt. Es wird daher **beantragt**,

den gesamten Bereich der landseitigen Verkehrsanbindung und die damit verbundenen erheblichen zusätzlichen Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen erneut zu untersuchen.

Die Vorhabensträgerin unterstellt in ihrem Gutachten 9.1 den Ausbau von Straßenverbindungen, obwohl derzeit davon ausgegangen werden muss, dass diese Straßenverbindungen im Jahr 2015 nicht realisiert sein werden. Hierdurch entsteht ein nicht auflösender Konflikt, der die gesamten Planfeststellungsunterlagen durchzieht. Denn sowohl die Gutachten zu den Lärmauswirkungen als auch die Gutachten zu den Auswirkungen der zusätzlichen Luftschadstoffbelastung gehen von der Realisierung dieser Maßnahmen aus. Die ausbaubedingten Verkehrsbelastungen müssen jedoch in vollem Umfang bei diesen Gutachten berücksichtigt werden. Betroffen sind insbesondere folgende Straßenverbindungen:

1. Unterstellt wird, dass ein Ausbau der A3 von Westen mit Hauptfahrbahn vor der Anschlussstelle Kelsterbach und deren Ausfahrt realisiert ist. Dieses Projekt ist zwar im Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf berücksichtigt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau liegen aber nicht vor. Eine Finanzierung ist derzeit nicht vorgesehen.

2. Besonders gravierend ist die Unterstellung, dass die Kelsterbacher Spange im Verflechtungsbereich der B43 mit Einfahrt zur Autobahn BAB3 in Richtung Westen als realisiert unterstellt wird. Die im Gutachten 9.1 auf S. 77 skizzierte Lösung ist derzeit jedoch von dem Straßenbaulastträger noch nicht als Planung aufgenommen worden. In dem derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.
3. Auch für die unterstellte Verknüpfung der BAB3 aus Richtung Westen zur BAB5 in Richtung Norden am Frankfurter Kreuz liegen bislang noch keinerlei planungsrechtliche Voraussetzungen bzw. irgendwelche Planungsabsichten vor.
4. Um die bisherige Verkehrsqualität am Frankfurter Kreuz beizubehalten ist die Maßnahme, die in dem Gutachten 9.1 beschrieben wird, dass das Autobahnkreuz Frankfurt, Ausfahrt BAB3 von Westen nach BAB5 Richtung Süden und Norden ausgeführt wird, von entscheidender Bedeutung. Unklar ist, ob diese Maßnahme von dem derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 umfasst ist. Selbst wenn dem so ist, ist weder die Finanzierung gesichert, noch besteht derzeit eine Planungsabsicht von Seiten der Straßenbauverwaltung.

Da aufgrund der mangelnden Finanzierungszusagen durch den Bund nicht gewährleistet ist, dass entsprechendes Planungsrecht für diese notwendigen Ausbaumaßnahmen bis zum Jahr 2015 zur Verfügung gestellt werden können, sind die vier bezeichnenden Maßnahmen von der Vorhabensträgerin zu finanzieren und zu planen. Es wird daher **beantragt**,

die von den Gutachtern selbst als notwendige Voraussetzung genannten Maßnahmen an den Straßenverbindungen rund um den Frankfurter Flughafen in das Planfeststellungsverfahren zu integrieren, um gewährleisten zu können, dass die Verkehrsqualität auf dem bestehenden Autobahnverbindungen annähernd gleich bleibt.

Sollte dem Antrag nicht entsprochen werden, ist mit den oben skizzierten katastrophalen Verkehrsverhältnissen zu rechnen.

Die soeben beschriebenen Probleme bei der straßenseitigen Anbindung entstehen ebenfalls bei den beschriebenen Schienenverkehrsverbindungen. Auch hier wird im Gutachten 9.1 ausgeführt, dass zahlreiche neue Schienenverbindungen geschaffen werden müssen. Diese werden als realisiert den Planungsunterlagen zugrundegelegt. Es ist aber aufgrund der derzeitigen Situation nicht damit zu rechnen, dass diese Schienenverbindungen im Jahre 2015 realisiert sind. Dies betrifft insbesondere die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Richtung Süden und in Richtung Osten. Der Vorhabensträgerin ist daher aufzugeben, die Belastungen, die im Falle der Nichtrealisierung der angegebenen straßenseitigen Anbindung, sowie des Schienenverkehrs, neu zu berechnen. Denn die Planfeststellungsunterlagen dürfen nicht etwas unterstellen, was nach realistischer Betrachtungsweise im Jahr 2015 nicht vorhanden sein wird.

2. Entsorgung von Erdmassen

Das Entsorgungskonzept ist in der von der Vorhabensträgerin dargestellten Weise nicht prüfbar. Es ist nicht nachvollziehbar, wohin, welches Material entsorgt werden soll.

Sollte die Grube Mitteldorf nach wie vor für die Entsorgung vorgesehen sein, so wird auf die Erörterungen im Planfeststellungsverfahren und nunmehr auch im Klageverfahren „A380-Werft“ hingewiesen.

Eine Ablagerung in der Grube Mitteldorf ist nach wie vor nicht genehmigt und naturschutzfachlich nicht genehmigungsfähig, weil dort ein sich entwickelndes hochwertiges Biotop zerstört werden würde. Eine Rodungsgenehmigung bzw. eine Wiederaufforstungsverpflichtung wurde bis heute – nach unserer Kenntnis – nicht erteilt.

Bereits in der Stellungnahme des Klägers vom 11.09.2003 im Planfeststellungsverfahren „A380-Werft“ wurde auf S. 76ff. darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Bereich, indem die Endlagerung stattfinden soll, um eine Rekultivierungsfläche handelt. Die Aufforstungen sind zwischen 5 und 20 Jahre alt. Die bereits rekultivierte Kiesgrubenfläche

weist für Naturschutzzwecke gestaltete Bereiche auf, u.a. wertvolle Kleingewässer, die bereits von vielen seltenen und geschützten Arten besiedelt ist.

Bisher hat die Planfeststellungsbehörde den Konflikt ignoriert. Für den Betreiber der Kiesgrube liegt noch keine bergrechtliche Gestattung zum Verfüllen des Erdaushubes vor. Vielmehr ist der Sonderbetriebsplan noch nicht genehmigt. Der Hauptbetriebsplan ist nur bis zum 31.05.2005 befristet. Ob eine Verlängerung in betracht kommt, hängt von Bedingungen ab, die die Vorhabensträgerin nicht beeinflussen kann. Selbst wenn der Sonderbetriebsplan zugelassen wird, ist darüber hinaus noch eine Rodungsgenehmigung erforderlich. Ob eine Rodungsgenehmigung erteilt wird, ist fraglich, da es sich um eine Aufforstungsfläche handelt und keine zwingende Notwendigkeit für die Rodung nachgewiesen werden kann.

Mithin bestehen erhebliche Zweifel bezüglich der ordnungsgemäßen Entsorgung der Erdaushubmassen. Die Entsorgung in der Grube Mitteldorf kann nicht als gesichert angesehen werden.

Insbesondere auch deswegen nicht, weil in der Grube Mitteldorf nur Material der Stufe Z₀ abgelagert werden darf. D.h. in der Kiesgrube Mitteldorf darf nur Erdaushub abgelagert werden, der Zuordnungswerte wie der natürliche Boden aufweist. Das dürfte bei dem Erdaushub, der auf dem Gelände der Vorhabensträgerin anfallen wird, kaum der Fall sein.

3. Mangelnde Kenntnis der Altlasten

Inwieweit durch die zahlreichen Altlastenflächen, die durch das Vorhaben berührt werden, Schadstoffe in das Grundwasser gelangen, die wiederum Auswirkungen auf die angrenzenden ökologisch wertvollen Waldbestände haben, ist bislang völlig unzureichend in den Planungsunterlagen der Vorhabensträgerin dargelegt worden. Das Gutachten (G4) basiert auf veralteten Daten bzw. auf entscheidenden Erkenntnislücken. Die Vorhabensträgerin geht offensichtlich davon aus, dass das die Probleme im Zusammenhang mit den Altlasten nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu lösen sind,

sondern auf spätere Verfahren verlagert werden könne. Dem ist jedoch nicht so, da zum Teil noch nicht geklärt ist, ob überhaupt eine Problembeseitigung möglich ist.

Dies gilt vor allem für die Fläche des Air-Base-Geländes. Anhand der in G4 vorgelegten Daten ist dieser Entscheidungsweg, insbesondere in Bezug auf das unvollständig dokumentierte Altlastenpotential der Rhein-Main Air Base, nicht erkennbar. Im Ausbaubereich Süd und des GFA-Tunnels sind einschneidende Baumaßnahmen geplant, ohne dass mögliche Sanierungserfordernisse in ihrer Machbarkeit, in ihren Dimensionen, Kosten oder Auswirkungen auf den Bauzeitenplan überhaupt untersucht wurden. Allein derartige Untersuchungen würden erfahrungsgemäß mehrere Jahre (2 bis 5 Jahre) benötigen; es erscheint damit fraglich, ob allein die vollständige Erfassung der Altlasten, deren BbodSchV-konforme Bewertung und ggf. für einzelne Altlasten notwendigen Detail- und Sanierungsuntersuchungen in einem der angestrebten Planfeststellung entsprechenden Zeitrahmen erbracht werden kann. Die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen würde angesichts der im Gebiet des Frankfurter Flughafens noch laufenden Sanierungen und deren Dauer (z.B. NW-G 01; seit >10 Jahren; geschätzte weitere Sanierungsdauer noch 7 bis 10 Jahre; NW-G 02; seit 1999; geschätzte weitere Sanierungsdauer noch 15 Jahre; NW-G 03; seit 1974; geschätzte weitere Sanierungsdauer noch 10 Jahre) den Gesamtzeitrahmen des Vorhabens erheblich verzögern.

Diesen Problemen weicht das Gutachten G4 durch den mehrfach aufgeführten Lösungsweg aus, dass möglicherweise sanierungsbedürftige und während der Bauplanung bzw. -maßnahmen erkannte Altlasten zusammen mit der Bauausführung abgearbeitet werden. Abgesehen von der bereits o.a. angeführten Unsicherheiten in Bezug auf die technische, zeitliche und monetäre Machbarkeit, entspricht dieses Vorgehen nicht den zu fordernden Grundlagen für eine Planfeststellung.

Geht man – entgegen der hier vertretenen Auffassung - davon aus, dass die Konflikte auf spätere Genehmigungsverfahren verlagert werden können, so gilt dies aber nicht für die luftverkehrsrechtlichen Baumaßnahmen, da diese keiner weiteren Baugenehmigungen bedürfen.

Es wird beantragt, der Vorhabensträgerin aufzugeben, eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Altlastenerkundung durchzuführen und anhand der Ergebnisse darzulegen, welche Sanierungslösungen in welchen Zeiträumen in Frage kommen.

Die bislang dem Gutachten G4 zugrundeliegenden Untersuchungen reichen für die Beurteilung des Planfeststellungsverfahrens nicht aus. Vom Gutachter des Gutachtens ‚G4-Altlasten‘, der Harress Pickel Consult AG (HPC), wurden, aufbauend auf Daten- und historischen Recherchen anderer Bearbeiter und den Unterlagen von Behörden, Ämtern und des Flughafenbetreibers, nicht ausreichende orientierende umwelttechnische Untersuchungen durchgeführt. Diese bestanden lediglich aus 110 geringtiefen, oft nur wenige Dezimeter den Untergrund aufschließenden Bohrungen, die lagemäßig auf die geplanten Baumaßnahmen ausgerichtet waren.

Weiterhin wurde der Untersuchungsraum zu eng gefasst. Die Untersuchungen dürfen nicht nur dort durchgeführt werden, wo Baumaßnahmen geplant sind. Vielmehr ist anhand der möglichen Schadstofffahren eine Untersuchung der Altlast vorzunehmen.

Die Altlasten wurden auch nicht vollständig erfasst. Als deutlichster Beleg dafür ist anzuführen, dass auch dem Gutachter (HPC) Unterlagen über Altlastenverdachtsflächen auf der Rhein-Main Air Base ‚nur auszugsweise von Fraport zur Verfügung gestellt‘ (G4, S. 52) wurden, und die dort festgestellten 94 Altlastenverdachtsflächen, darunter 8 Flächen mit bereits festgestellten Boden- oder Grundwasserverunreinigungen, ‚nicht im Einzelnen beschrieben‘, sondern nur als ‚Zusammenfassung des zu erwartenden Schadstoffpotenzials‘ wiedergegeben werden (G4, S. 52). ‚Eine detaillierte Auflistung und Beschreibung der einzelnen Verdachtsflächen einschließlich vermutetem Schadstoffinventar erfolgte im Rahmen [der bisherigen Untersuchungen] nicht (G4, S. 99)‘. Stattdessen wurde in G4 lediglich eine Zusammenfassung des zu erwartenden Schadstoffinventars erstellt. Orientierende Untersuchungen sind noch nicht ausgewertet. Deren Ergebnisse sollen bei der weiteren Ausbauplanung bzw. der Bauausführung berücksichtigt werden. Fazit: gerade in diesem altlastenmäßig besonders heiklen Bereich be-

stehen schwerwiegende Kenntnisdefizite. Die diesbezüglichen Unterlagen sind also unvollständig, dadurch sind fachliche Überprüfungen nicht oder nur eingeschränkt möglich. Die für die Planfeststellung erforderlichen Voruntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Weitere Defizite in der Vollständigkeit ergeben sich dadurch, dass einige Altlastenverdachtsflächen lt. Gutachten G4 nicht (z.B. NW-ALVF 06) oder nur unzureichend/randlich (z.B. NW-ALVF 10) untersucht wurden. Auch der potentielle Arsen/Nitroaromaten-Schaden unterhalb der Halle 9 (AS-B 01) ist noch nicht erkundet.

Die Gutachter der Vorhabensträgerin gehen selbst davon aus, dass noch weitere Untersuchungen notwendig werden. Dies betrifft u.a. das RWE-Umspannwerk. Da die Verlegung des RWE-Umspannwerkes nicht mit beantragt worden ist, fragt sich, wie und wann das Problem der Altlasten bewältigt werden soll. Nach einer gutachterlichen Einschätzung, ist insbesondere das Defizit der Lokalisierung von Schadstoffquellen und deren räumlicher Eingrenzung für eine abschließende Bewertung nicht ausreichend (z.B. MKW-Belastung im RWE-Umspannwerk Kelsterbach: keine horizontale Eingrenzung der Bodenbelastung; Schadstoffquellen der LCKW-Belastungen unbekannt). Daher werden für einige Flächen im Bereich des RWE-Umspannwerks Kelsterbach und im Ausbaubereich Süd in G4 weitere Erkundungen und Untersuchungen für erforderlich gehalten. Derartige Untersuchungen sollen ‚baubegleitend‘ oder über ein ‚Monitoring‘ erfolgen. Damit können weder die technischen, noch die zeitlichen, noch die monetären Auswirkungen auf das Vorhaben auch nur annähernd abgeschätzt werden.

Dem Gebot der Konfliktbewältigung wird mit einer solchen Herangehensweise nicht ausreichend Rechnung getragen.

4. Zu hohe Absturzrisiken

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Gutachten zum Absturzrisiko sind methodisch fehlerhaft erstellt worden.

In dem Gutachten G 16.3 werden z.B. keine Betrachtungen vorgenommen, die auch die ökologischen Schäden miteinbeziehen. Gem. § 2 Nr. 4 der Störfallverordnung sind nicht bloß Todesfälle, sondern alle „ernste Gefahren“, also insbesondere auch ökologische Schäden mit zu begutachten (G 16.3, S. 83). Im Falle eines Flugzeugabsturzes wird es zu erheblichen **ökologischen Schäden** in dem angrenzenden gemeldeten FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald kommen. Diese Auswirkungen wurden von der Vorhabensträgerin nicht betrachtet. Ein Unfall kann Waldbrand auslösen, zu massiven Verschmutzungen des Bodens führen, und weitere erhebliche Beeinträchtigungen z. B. mit akuter oder erst späterer Wirkung im Mönchwaldsee bewirken.

Die Gutachter der Vorhabensträgerin ermitteln selbst, dass sich die ermittelte kumulierte Absturzrate für den Untersuchungsraum 40km x 40km im Ausbaufall von 1/38,5 Jahre auf 1/29,4 Jahre ändern wird (G 16.1, S. 50). Dies bedeutet, dass der Gutachter selbst davon ausgeht, dass theoretisch ca. alle 29,4 Jahre mit einem Flugzeugabsturz innerhalb des Untersuchungsraumes zu rechnen ist. Ein solches **Absturzrisiko ist zu hoch**. Die Grenzen, dessen, was der Bevölkerung und dem Naturhaushalt an Risiko zumutbar ist, wird hierdurch überschritten. Der Antrag auf Ausbau des Frankfurter Flughafens ist schon aus diesem Grunde abzulehnen.

Geht man davon aus, dass das Gutachten G 16.1 auf fragwürdig ermittelten Absturzraten des Gutachtens G 16.2 beruht, liegt die Wahrscheinlichkeit von Flugzeugabstürzen noch wesentlich höher. Es wird daher **beantragt**,

der Vorhabensträgerin aufzugeben, in einem Risikogutachten die Absturzrisiken anhand der technisch möglichen Gesamtkapazität (mindestens 900.000 Bewegungen pro Jahr) in methodisch geeigneter Weise ermitteln.

Da eine Festlegung der Routenbelegung in der Planfeststellungsstellung nicht möglich sein soll und die nun vorliegenden Gutachten Voraussetzung für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Nord-West-Bahn sein sollen, muss die Erstellung eines Risikogutachtens anhand der technisch möglichen Kapazität erfolgen, da die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls proportional mit den Bewegungszahlen steigt. In diesem Risikogutachten muss berücksichtigt werden, dass für die Routenbelegung die je-

weiligen Maximalwerte zum Ansatz kommen und mit diesen Maximalwerten die Risikoberechnung durchgeführt wird. Denn sollte es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommen, wird die Nutzung anhand der technischen Kapazität möglich sein. Ein Einfluss auf die Betriebsabläufe und die Menge der Flugbewegungen insgesamt, sowie auf die Belegung der Abflugrouten steht nach einem positiven Planfeststellungsbeschluss im Belieben der Vorhabensträgerin.

Die bislang vorgelegten Gutachten erfüllen die rechtsstaatlichen Anforderungen an die Erstellung einer Prognose nicht. Sie sind daher nachzubessern. Aber selbst wenn man von den Ergebnissen der so berechneten Absturzraten ausgeht, wird deutlich, dass das Absturzrisiko im Vergleich zu heute erheblich zunehmen wird. Dies obwohl nur eine Flugbewegungszahl von 657.000 dem Gutachten zugrundegelegt wurde.

Der BUND wendet sich insbesondere auch gegen den Bau der Nord-West-Landebahn, weil diese Variante in unmittelbarer räumlicher Nähe zu einer **Störfallanlage (Ticona)** gebaut werden soll. Es ist dem Votum der Störfall-Kommission zu folgen, wonach ein Nebeneinander einer neu anzulegenden Landebahn und einer Störfallanlage aus Sicherheitsgründen nicht zulässig ist. Die geplante Nord-West-Variante würde dem Art. 12 Abs. 1 Satz 3 der Seveso II Richtlinie zuwiderlaufen, da kein „angemessener Abstand“ zwischen der Störfallanlage und der Landebahn gewahrt werden würde. Der hier entbrannte Gutachterstreit über die Frage, in welchen Zeiträumen mit einem Absturz auf das Werk zu rechnen ist, ist abzulehnen. Denn es geht hier um eine grundsätzliche Entscheidung über eine neue Nutzung, von der ein Risiko auf die Störfallanlage ausgehen wird. Dabei spielt es keine Rolle, wie hoch das Risiko ist. Denn jede Wahrscheinlichkeitsrechnung bedeutet, dass ein solcher Absturz auch am nächsten Tag möglich ist. Wenn ein solches Risiko vermeidbar ist, indem man dort keine Landebahn baut bzw. dieses Risiko durch Alternativen ausscheiden kann, so ist der Bau einer Landebahn, die ein Risiko für diese Störfallanlage bedeutet, zu vermeiden. Plausibel wird dies dadurch, dass dann, wenn man sich den Fall in umgekehrter Reihenfolge denkt und sich ein Betreiber einer Störfallanlage in ca. 50-100 m Entfernung einer Start- / Landebahn ansiedeln wollte, würde dies von keiner Behörde der Welt genehmigt werden.

Das eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren bei der Europäischen Kommission wird dazu führen, dass aufgrund der Verletzung der Seveso II-Richtlinie und zahlreicher weiterer Verstöße gegen EU-Recht die Nordwestlandebahn nicht zu realisieren ist. EU-Umweltkommissar Stavros Dimas hat sich mit einer Erklärung vom 23. Feb. 2005 ausführlich geäußert. Dimas bekräftigt, dass im Falle Ticona die Seveso II Richtlinie anzuwenden ist, vor allem auch wegen des auf dem Gelände in großen Mengen gelagerten Formaldehyds. Überraschend kritisiert der EU-Umweltpolitiker Dimas in seiner Erklärung Versäumnisse im Planfeststellungsverfahren. Dimas rügt die Flughafenbetreiberin Fraport mit dem deutlichen Hinweis, dass auch der Flughafen Frankfurt selbst aufgrund der großen Mengen Kerosin, die dort abgelagert werden, in den Geltungsbereich der Seveso II-Richtlinie falle. Daher, so wörtlich "hätte im Rahmen des Planungsverfahrens auf regionaler Ebene eine Abschätzung aufgrund Artikel 12 stattfinden müssen."

Bei den gesamten Risikobetrachtungen der Vorhabensträgerin wird das **Vogelschlagrisiko**, Gutachten G 7 „Vogelschlaggutachten“ und seine Anhänge 2 und 3, dass insbesondere durch den Vogelzug auf dem Main und den Mönchwaldsee verursacht wird, völlig unzureichend betrachtet. Aufgrund dieser fehlerhaften Ermittlung, ist davon auszugehen, dass die Absturzwahrscheinlichkeiten als viel zu gering in den Gutachten der Vorhabensträgerin dargestellt worden sind.

Bereits die Definition der zentralen Begriffe „*Vogelschlagrelevanz/Vogelschlagrisiko*“ als ausschließlich quantitative Parameter ist problematisch, weil sie in vielfacher Hinsicht von Wertungen unterlegt verwendet werden. Zuverlässig überprüfbaren quantitativen Aussagen fehlen im gesamten Gutachten. In der einschlägigen Literatur ist der Begriff „Vogelschlagrisiko zwar gebräuchlich, aber ebenfalls nicht verbindlich definiert. Entsprechend vielfältig ist die Verwendung. Mal wird wie im Gutachten der Vorhabensträgerin der quantitative Aspekt, d.h. die Zahl der Vögel betont, mal wird das Vogelschlagrisiko aus einer räumlichen Konstellation abgeleitet, wie sie für die geplante Landebahn vorliegt (z. B. WEITZ, Vogel und Luftfahrt 13, 1/1993, 2-13). Auch das Begriffspaar „Flugsicherheitsrelevanz/Flugsicherheitsrisiko“ ist weder in der Literatur definiert, noch wird es im Gutachten stringent und nachvollziehbar verwendet. Die Einteilung von Gebieten und

Vogelarten nach diesen Gesichtspunkten sind weder nachvollziehbar noch wissenschaftlich überprüfbar. Es existieren keine Maßstäbe. Der Gutachter stufte das Gebiet um die Schleuse Eddersheim noch im Raumordnungsverfahren als bedingt flugsicherheitsrelevant (ROV, G12) ein. Was nun im Planfeststellungsverfahren mit „bedingter Flugsicherheitsrelevanz“ gemeint sein kann, erschließt sich nicht. Bewertungsverfahren müssen ihre Kategorien definieren. Andernfalls sind sie nicht nachvollziehbar und können dem Vorwurf des Gefälligkeitsgutachtens nichts entgegen setzen. So ist es im vorliegenden Fall. Die Einschätzung wird gerade durch die Wahl und die Inhalte der Anlage bestätigt. Die durch unseren Verband ausgelösten systematischen Beobachtungen der Flugbewegungen über dem Main bestätigen, dass es gewaltige Vogelmassen im unmittelbaren Kreuzungsbereich über dem Main gibt. Das Auftreten der Maximalzahlen ist weder vorhersehbar, noch kann der Flugbetrieb sich hierauf einstellen. Wann die Lachmöwen, (Saat-)Krähen, Kormorane, etc. in der tatsächlichen Flughöhe sind, ist überhaupt nicht kalkulierbar. Die Risikosituation ist auch nicht mit plötzlichen Witterungseinbrüchen wie Schneefällen vergleichbar, die einen Flughafen kurzzeitig lahm legen. Die Witterungssituation ist spätestens im Moment ihres Auftretens sichtbar und die Konsequenzen sind relativ klar normiert. Die plötzliche Wetterflucht einiger zehntausend Lachmöwen ins Rhein-Main-Gebiet ist hingegen mangels geeigneter Indikatoren überhaupt nicht feststellbar. Radarbeobachtungen des Vogelzuges u.a. Techniken sind hier völlig überfordert. Die Gefahrensituation ist nicht einmal für den Piloten erkennbar, denn der ankommende Pilot kann nicht wahrnehmen, dass seine Bahn vielleicht seit den frühen Morgenstunden unvermittelt von Lachmöwentrupps im Minutenabstand gefährlich gekreuzt wird. Weder der Pilot noch der Tower können einschätzen, wann die Vogelscharen vermehrt im Luftraum der Landungen auftauchen. Statt der Analyse dieser „chaotischen“ Situation für den geplanten, koordinierten Flugbetrieb, liefert das Vogelschlaggutachten halbwissenschaftliche Aussagen und nichtssagende Beschreibungen. Die beigefügten Anlagen zeigen, dass die Vorhabensträgerin die Gefahrenlage nicht erkennt oder nicht erkennen will. Die Präsentation der Mittelwerte lässt erahnen, welche Risiken sich wirklich ergeben werden. Maßgeblich sind aber weniger die Mittelwerte, sondern vor allem die seltenen Gefahrensituationen. Diese werden bei den „Pendelflügen“ über dem Main am Rande, fast verschämt, erwähnt. Die zentrale Bedeutung des selteneren gegenüber dem häufigen Ereignis wurde als eigentlicher Gegenstand der Risikobetrachtung verkannt. Methodisch grober Unfug ist die Betrachtung zum Vogelauf-

treten an den westlichen Köpfen des Parallelbahnsystems. Mit jedem „Augenzwinkern“ des Betrachters lässt sich die Zahl der Vögel dort steigern (sic!). Die dauerhafte Präsenz von „Rastbeständen bei der Futtersuche“ ist mit dem „Durchflug“ überhaupt nicht vergleichbar. Auch auf der neuen Landebahn werden die Flugzeuge mit Einzig sinnvoll wäre der Vergleich der Vogelzahlen, mit denen die Flugzeuge „Rastbeständen bei der Futtersuche“ konfrontiert werden. Die Zahlen werden der beidseitigen Öffnungen aus dem geschlossenen Wald heraus sogar noch viel größer. Der Frankfurter Flughafen wird erleben, dass er plötzlich ein regelmäßiges Graureiher-Auftreten auf der Landebahn hat. Wenn der bestehende mit dem geplanten neuen Bereich verglichen werden soll, dann muss die identische Methode greifen. Das Ergebnis eines solchen Vergleiches ist bei Petri (2005; Vogelflug am Main) nachlesbar. Es zeigt eindeutig, dass die neue Landebahn ein höheres Risikopotential des Vogelschlages mit sich bringt. Die Zahl der Vögel ist um den Faktor 68 größer, die der Vögel in der problematischen Höhe $>100^m$ um den Faktor 1.000. Selbst wenn man unterstellt, dass die Zahlen halbiert werden sollten, weil es 2 Parallelbahnen gegenüber nur einer NW-Bahn gäbe, die aus Westen ggf. angefliegen werden, sind die Unterschiede eindeutig. Sie belegen, dass die Vorhabensträgerin trotz ihrer Erfahrung der Reputation, die man hinter der Funktion des Gutachters bei der DAVVL, anerkennen will, einer gewaltigen Fehleinschätzung und Ignoranz unterliegt (vgl. die eindeutige Stellungnahme der Staatl. Vogelschutzwerke im Scopingverfahren zur Raumordnung). Hinzu kommt, dass sich die Lachmöwen sich auch nach Meinung der Vorhabensträgerin durch die bevorstehende Schließung der Deponie Wicker (Hausmüllanlieferung) zur Nahrungssuche noch stärker auf den Main konzentrieren werden.

Hinsichtlich des Mönchwaldsee im VSG Untermainschleusen bestätigt sich die gewaltige Vogeldichte mit der Beobachtung von > 1.600 Wasservögeln bei entsprechender Witterung auf dem nur 15 ha großen See (Petri 2005). Solche Massen von $> 1Ex./10^m^2$ sind extrem störungsempfindlich. Durch die Öffnung des Waldes werden aber auch die täglichen Pendelbewegungen zunehmen, die z. B. der Kormoran durchführt. Der Mönchwaldsee muss deshalb unbedingt eingezäunt werden.

Das o. g. Gutachten von Petri wird zum Bestandteil dieser Stellungnahme erklärt. Es wird davon ausgegangen, dass diese der Anhörungsbehörde vorliegt. Sollte dies nicht so sein, bitten wir um Nachricht, ob eine Übersendung erwünscht ist.

Im ROV verglich der Gutachter Prof. Reichholf der Vorhabensträgerin die kommende Situation in Frankfurt mit der bestehenden Situation am Flughafen München 2 im Erdinger Moos. Die Behauptung ist unter zwei Aspekten widerlegt. Die erste bundesweit koordinierte Schlafplatzzählung für Möwen im Winter 2003/2004 erbrachte für den von Prof. Reichholf angeführten Schlafplatzbereich „Ismaninger Speichersee/Stadt München“ < 3.000 Möwen. An den Schlafplätzen am Mittelrhein wurden > 20.000 und am hessischen Main weitere >1.000 Möwen gezählt (Langenberg, J. 2004: Möwen-Schlafplatzzählung in Bayern, Avifaunistik in Bayern¹ Heft 2, S. 123ff.; Abb.1). Die hessischen Möwen müssen auf dem Weg vom Hauptschlafplatz „Mittelrhein“ in die Stadtzentren Frankfurt und Offenbach den Main entlang fliegen und kreuzen dabei die künftige Einflugschneise. Die bayerischen Möwen schlafen südlich des Flughafens München 2 z.T. auf dem Münchener Olympiasee und passieren den Einflugbereich der Flugzeuge auf den täglichen Nahrungsflügen in das Stadtgebiet von München deshalb nicht. Lediglich der Möwenanteil, der dem Isarlauf nach Norden folgt, führt zu einer ähnlichen Situation wie sie für die NW-Landebahn angenommen werden muss.

Das Gutachten **G 16.1 ist methodisch fehlerhaft**. Denn die Untersuchung dieses Gutachtens basiert auf zahlreichen Modellbildungen (wie Klasseneinteilungen, Mittelwertbildungen, etc.) deren Auswirkungen auf die Endaussagen nicht überschaubar sind. Aufgrund dieser Mittelwertbildung ergeben sich nur mittlere Größen der Unfallfolgegebiete mit Konsequenzen für die Gesamtbewertung. Die Aussagefähigkeit des Gutachtens zum externen Risiko wird damit nahezu unbrauchbar. Dies ist nicht ausreichend. Vielmehr ist die Vorhabensträgerin aufzufordern, darzulegen, von welchen Bandbreiten der Unfallauswirkungen, z. B. für die Großflugzeuge A340, B747 oder A380 bestehen. In diesen Fällen müssen Einzelbetrachtungen durchgeführt werden. Durch die zahlreichen Annahmen und Mittelwertbildungen ergibt sich ein für die betroffene Nachbarschaft nicht mehr einschätzbares, aber für die Vorhabensträgerin akzeptables Ergebnis zum externen Risiko. Das Gutachten G 16.1 ist vielfach zu revidieren und kann daher in der vor-

liegenden Fassung nicht als Entscheidungsgrundlage im Planfeststellungsverfahren genutzt werden.

Auch das Gutachten **G 16.2** „Bestimmung der Luftfahrzeugunfallrate und der Mortalitätsrate für den Flughafen Frankfurt / Main“ (Oliva & Co. Zürich – Oerlikon, vom 04.08.2004) **ist methodisch nicht haltbar**. Es fehlt eine angemessene Auseinandersetzung mit diversen existierenden Untersuchungen zu Luftfahrzeugunfällen und Unfallraten. So wird ein neuerer Forschungsbericht des Bundesamtes für Materialforschung nicht in die Untersuchung miteinbezogen, obwohl diese Untersuchung neuere Daten enthält, die unverzichtbar für ein solches Gutachten sind.

Es ist methodisch nicht haltbar, dass im Gutachten G 16.2 nur solche Unfälle berücksichtigt werden, die eine Todesfolge im Untersuchungsraum nach sich ziehen. Alle Unfälle ohne Todesfolge wurden aus der Betrachtungsmenge ohne weitere Analyse ausgeschlossen. Es gibt jedoch standortspezifische Gründe, warum der selbe Unfallablauf im einen Fall noch relativ glimpflich ausgeht, an einem andere Standort zu Todesfällen führen kann. Die Vorhabensträgerin ist daher aufzufordern, eine fundierte Datenanalyse der bekannten Luftfahrzeugunfälle vorzunehmen und bei entsprechender Datenlage auch Unfälle ohne Todesfälle in die Beurteilung mit aufzunehmen.

Methodisch völlig unhaltbar ist vor allen Dingen aber, dass die Gutachter völlig willkürlich „ähnliche“ Flughäfen ausschließlich anhand von drei Kriterien ausgewählt haben. Es handelt sich um die Kriterien: Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr, Frachtvolumen pro Jahr, Passagierzahlen pro Jahr. Weshalb gerade diese Kriterien als methodische Grundlage gewählt worden sind, wurde nicht begründet. Alleine aus diesen Kriterien lässt sich jedoch keine Bewertung über die möglichen Risiken herleiten. Nach den Angaben in G 16.2 liegen in der aktuellen 5-Jahres-Periode (1997-2001) für 829 Flughäfen mindestens Daten zu einem Kriterium und bei 280 Flughäfen Daten zu allen drei Kriterien vor. Nur diese 280 Flughäfen sind Grundmenge für die weitere Auswahl. D. h. es wurden Flughäfen aus der weiteren Betrachtung herausgefiltert, nur weil eventuell die Angabe zu einem Frachtvolumen für ein Jahr oder ein einzelnes anderes der genannten Kriterien fehlt. Dies ist i. S. d. Aufgabenstellung des Gutachtens (Bestimmung von Unfallraten) nicht akzeptabel. Unter diesen methodisch fehlerhaften Auswahlverfahren

wurden dann lediglich 46 „ähnliche“ Flughäfen ermittelt. Nicht einer dieser Flughäfen liegt in Deutschland. Verglichen werden hier ökonomisch ähnlich strukturierte Flughäfen und nicht die primär sicherheitstechnisch relevanten Aspekte bzw. die eigentlichen Unfallursachen. Nur diese hätten eine Aussage darüber treffen können, mit welcher Unfallrate im Falle des Ausbaus zu rechnen ist. Durch diese unzulässige Herangehensweise kommt im Endeffekt das Gutachten G 16.2 zu einer sehr geringen Anzahl von zu betrachtenden Unfällen im Zeitraum 1991 bis 2002. betrachtet werden nur sieben Unfälle für Landungen und vier Unfälle für Abflüge. Diese elf betrachteten Unfälle sind dann, zusammen mit der Anzahl der Flugbewegungen der 46 ausgewählten Flughäfen, die Grundlage zur Berechnung der Unfallrate.

Zusammenfassend scheinen die im Gutachten G 16.2 beschworenen „Ähnlichkeiten“ von Flughäfen unwesentlich zu sein für die vorliegende Aufgabenstellung des Gutachtens. Die Vorgehensweise zur Ermittlung „ähnlicher“ Flughäfen ist im Hinblick auf die hier vorliegende sicherheitstechnische Fragestellung, weder einsichtig noch nachvollziehbar und dadurch nicht akzeptabel.

5. Bahnsystem nicht „A380-tauglich“

Für den Einsatz des Flugzeugtyps A380 werden weitere Baumaßnahmen am Flughafen Frankfurt notwendig, die nicht vom Antrag der Vorhabensträgerin umfasst sind. Jedoch setzt die Vorhabensträgerin bei ihrer Planung voraus, dass der Flugzeugtyp „A380“ in Frankfurt starten und landen kann. Nachdem eine Ortsbesichtigung an der nördlichen Parallelbahn durchgeführt worden war, wurde von den dortigen Teilnehmern festgestellt, dass die Bahn lediglich 60 m breit ist und keine weiteren befestigten Randbereiche hat.

Entgegen der Darstellung der Planfeststellungsbehörde erfüllt die Nordbahn (07L25R) des Flughafens Frankfurt a. M. nicht die international geltenden Standards und Empfehlungen der ICAO. Es wird behauptet, dass eine Breite von 60 m den Anforderungen des ICAO an Luftfahrzeugmuster vom Code F entspreche. Da der Flugzeugtyp A380 unter diesen Code F fällt, könne dieser Flugzeugtyp die Nordbahn nutzen.

Die Nordbahn (07L25R), die derzeit alleine für das Starten und Landen des Flugzeugtyps A380 in Betracht kommt, verfügt über eine Breite von 60 m ohne Schultern. Nach dem Annex 14 der ICAO-Empfehlungen sind jedoch Schultern von je 7,5 m Breite zusätzlich zu der 60 m breiten Start- und Landebahn erforderlich. Insgesamt ist daher eine befestigte Breite von 75 m notwendig (ICAO, Annex 14 Ziff. 3.2.3). Eine solche Breite weist die nördliche Parallelbahn in Frankfurt jedoch nicht auf.

Die Planfeststellungsbehörde ist offensichtlich der Auffassung, dass die vorhandene Streifenbreite von 150 m beidseitig der Bahnen als Schultern zu qualifizieren sind. Hier verkennt sie jedoch die unterschiedlichen Anforderungen der ICAO bzgl. einerseits der Streifen und andererseits der Schultern. Nach ICAO Annex 14, 3.2.5, sollten die Schultern ein Überrollen durch Flugzeuge und Bodenfahrzeuge ermöglichen. Streifen hingegen sollen so konstruiert sein, dass die Gefahren durch die unterschiedlichen Lasten der Flugzeuge minimiert werden (3.3.16). Schultern sollen so präpariert sein, dass lose Steine und Teile erkannt werden und beseitigt werden können, um ein Ansaugen durch die Triebwerke zu vermeiden.

Deshalb wird in der ICAO Airport Planning Manual, Part I, Masterplaning, Kapitel 6.2.3, zwischen folgenden Elementen der Start- und Landebahn unterschieden:

- Die Start- und Landebahn soll die Tragfähigkeit haben, um die durch die Flugzeuge auftretenden Lasten aufzunehmen.
- Schultern schließen sich an die Start- und Landebahn an und sollen über eine tragfähige Befestigung verfügen um Erosionen durch Ansaug- oder Abgaseffekte der Triebwerke zu verhindern und um Wartungsgeräte und Kontrollfahrzeuge aufzunehmen.
- Streifen werden hingegen so definiert, dass sie aus der Start- und Landebahn, den Schultern und einer definierten hindernisfreien, drainierten und geneigten Fläche bestehen. Diese Sicherheitsstreifen sollen dazu in der Lage sein, Fahrzeuge der Feuerwehr, der Unfallrettung und der Schneeräumung unter normalen Bedingungen aufzunehmen. Außerdem soll diese Fläche in der Lage sein, Flugzeuge, die von der befestigten Fläche abkommen, diese ebenfalls zu tragen.

Hieraus ergibt sich, dass ein wesentlicher Unterschied zwischen der Anlage von Schultern, sowie den Anforderungen an die Streifen, besteht. Da der Flugzeugtyp „A380“ unter den Code F fällt, ist nach den international geltenden Standards und Empfehlungen der ICAO eine Bahnbreite von 60 m zzgl. je 2 x 7,5 m erforderlich.

Es wird hier die sich aus der fehlenden Breite ergebende Gefährdung des Luftverkehrs unterschätzt. Dadurch, dass es keine befestigten Schultern gibt, ergibt sich die Möglich-

keit der Bodenerosion und des Ansaugens von losen Steinen und Teilen entlang der Start- und Landebahn. Bereits ein geringfügiges Abweichen eines landenden oder startenden Flugzeugs des Typs A380 von der Mittellinie führt zu einer Überschreitung der befestigten Flächen und damit zu einer potentiellen Gefährdung des Luftverkehrs durch Ansaugen von losen Steinen oder Teilen durch die Triebwerke. Am 24.12.2004 ist eine Propellermaschine der Linie Eurowings mit 28 Passagieren kurz nach dem Aufsetzen von der schneebedeckten Landebahn gerutscht (FAZ, 24.12.2004). Passiert dies mit dem Riesenflugzeug A380, kann es zu den soeben beschriebenen Sicherheitsrisiken führen.

Dass die rechtlich zwingende Notwendigkeit besteht, die Anforderungen der ICAO zu erfüllen, ergibt sich auch aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung und den Betrieb der Start- und Landebahnen des Sonderflugplatzes Hamburg. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau und Betrieb der Start- und Landebahn in Hamburg wird eine Start- und Landebahnbreite von insgesamt 75 m gefordert.

In den Planfeststellungsunterlagen kommt die Vorhabensträgerin in Band A3, S. 66, zu folgender Feststellung:

„... Bei Start- und Landebahnen der Kategorie F sind in jedem Fall Schultern vorzusehen (vgl. (ICAO2001), Kapitel 2.3.). Die Gesamtbreite der Start- und Landebahnen mit Schulter soll ... bei Kategorie F nicht weniger als 75 m betragen.“

Wenige Seiten weiter, auf S. 87, wird dann ausgeführt:

„Breite der Bahn

Die Start- und Landebahn Süd wird gem. ICAO, Code F, bemessen. Die Bahnbreite beträgt 60 m zzgl. 2 x 7,50 m versiegelter Schultern.“

Daraus wird ersichtlich, dass selbst die Vorhabensträgerin von einer Gesamtbreite von 75 m ausgeht, um die Anforderungen für die Kategorie F zu erfüllen. Daraus ist abzuleiten, dass der Flugzeugtyp A380 auf dem bestehenden Start- und Landebahnsystem des Frankfurter Flughafens nicht starten und landen kann.

IX. Gesamtergebnis und weiteres Vorgehen

Das Vorhaben ist anhand der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen nicht prüffähig. Die in der Einwendung aufgezeigten Ermittlungsdefizite sind zu beheben. Nach Einreichung neuer Unterlagen, sind diese dem BUND vorzulegen, damit dieser „Gelegenheit zur Äußerung“ erhält.

Vorsorglich wird Akteineinsicht in alle „einschlägigen Sachverständigengutachten“ beantragt, die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens der Anhörungs- bzw. der Planfeststellungsbehörde vorgelegt werden.

Weiterhin wird beantragt, die Erwidern der Vorhabensträgerin auf diese Einwendungen rechtzeitig vor dem Erörterungstermin zu übersenden.

Schon aus den vorgelegten Unterlagen wird jedoch deutlich, dass ein Ausbau des Flughafens Frankfurt wegen zwingenden Verbotsnormen des Naturschutzrechts sowie der Unzumutbaren Lärmbelastung der Bevölkerung sowie den nicht lösbaren Sicherheitsrisiken rechtlich nicht genehmigungsfähig sein wird. Deshalb sollte der Planfeststellungsantrag der Vorhabensträgerin abgelehnt werden.

Mit freundlichen Grüßen

U. Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin

Anlagen

Gliederung

I.	Verfahrensrechtliche Aspekte	S. 2
II.	Prognose / Dimensionierung	S. 4
A.	Kritik an der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Luftverkehrsprognose	S. 4
B.	Unvereinbarkeit mit Zielen und Grundsätzen der Raumordnung – Fehlendes Flughafenkonzept	S. 18
	1. Notwendigkeit einer bundesweiten Flughafenplanung	S. 19
	1.1 Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung	S. 20
	1.2 Masterplan der „Initiative Luftverkehr“	S. 21
	1.3 Zwischenergebnis	S. 22
	2. Keine landesplanerische Zielfestlegung	S. 23
	3. Ungültigkeit des Raumordnungsplans Südhessen 2000	S. 27
	4. Entgegenstehen der Inhalte des regionalen Raumordnungsplanes von 1995	S. 29
	5. Entwurf des regionalen Flächennutzungsplanes des Planungsverbandes Rhein-Main	S. 30
	6. Bindungswirkungen der landesplanerischen Beurteilung	S. 31
	7. Ergebnis	S. 32
C.	Mangelnder Bedarfsnachweis für den Südbereich	S. 32
D.	Neue Landebahn ist überdimensioniert	S. 44
	1. Geplante Landebahn zu lang	S. 44
	2. Herleitung der Landebahnlänge nicht schlüssig	S. 45
III.	Alternativenprüfung	S. 49
A.	Mangelhafte Alternativenprüfung	S. 49
B.	Alternativenvergleich unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten fehlerhaft	S. 51
IV.	Naturschutz	S. 62
A.	Zusammenfassung	S. 62
B.	Einführung	S. 64
	1. Allgemeines	S. 64
	2. Auswirkungen durch Luftschadstoffe	S. 64
	3. Auswirkungen von Licht-Immissionen	S. 70
	4. Auswirkungen auf das Landschaftsbild	S. 77

4.1 Untersuchungsraum zu klein gewählt	S. 78
4.2 Untersuchungsgegenstand unvollständig erkannt	S. 78
4.3 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 79
4.4 Naturschutzrechtliche Kompensation	S. 79
C. Natura-2000-Gebiete	S. 80
D. Vogelschutzgebiete	
1. Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“	S. 82
1.1 Gebietsbeschreibung und allgemeine Bewertung des Vorhabens	S. 82
1.2 Erhebliche Beeinträchtigung nach Ansicht der Vorhabensträgerin	S. 84
1.3 Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes	S. 88
1.3.1 Falsche Abgrenzung	S. 89
1.3.2 Keine (geeignete) Schutzgebietsverordnung	S. 94
1.4 Schutzgegenstände sind weiterhin unklar	S. 103
1.5 Entwicklungsziele müssen überarbeitet werden	S. 106
1.6 Mögliche Beeinträchtigungspfade nicht erkannt	S. 107
1.7 Erhebliche Beeinträchtigung aus Lärm-Immissionen völlig verkannt	S. 108
1.7.1 Rechtliche Anforderungen der Verträglichkeitsprüfung verkannt	S. 108
1.7.2 Zum Stand von Wissenschaft und Forschung	S. 110
1.7.3 Verträglichkeitsprüfung muss überarbeitet und neu vorgelegt werden	S. 115
1.7.4 Unklare und widersprüchliche Darlegungen der Vorhabensträgerin	S. 115
1.8 Sonderproblem: Triebwerksprüfstand & - Lärmauswirkungen	S. 123
2. Vogelschutzgebiet „Untermainschleusen“	S. 127
2.1 Die Bedeutung des Gebietes	S. 127
2.2 Die Meinung der Vorhabensträgerin	S. 128
2.3 Stellungnahme	S. 128
2.3.1 Das VSG wird erheblich beeinträchtigt	S. 128
2.3.2 Fehlerhaftes Szenario wird betrachtet	S. 133
2.3.3 Gehölzsaum des Mönchwaldsees wird geöffnet	S. 137
2.3.4 Die Vögel im VSG sollen bejagt und vertrieben werden	S. 141
2.3.5 Verstöße gegen die Erhaltungsziele	S. 143
2.3.5.1 Lärm-Immissionen beeinträchtigen die Erhaltungsziele	S. 143
2.3.5.2 Eddersheimer – Schleuse	S. 148
2.3.5.3 Mönchwaldsee	S. 150
2.3.5.4 Aufforstung Mainwiesen	S. 152

E. FFH-Gebiete

1. FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“	S. 153
1.1 Gebietsbeschreibung und allgemeine Bewertung des Vorhabens	S. 153
1.2 LRT 2310 Sandheiden mit Calluna und Genista	S. 157
1.2.1 Erhebliche Beeinträchtigungen	S. 157
1.2.2 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 161
1.3 LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwälder	S. 161
1.3.1 Erhebliche Beeinträchtigungen	S. 161
1.3.1.1 Keine Erhaltung der LRT-Fläche südlich der Landebahn	S. 162
1.3.1.2 Keine Erhaltung der LRT-Fläche am westlichen Rand des FFH-Gebietes	S. 164
1.3.1.3 Keine Erhaltung der charakteristischen Arten in den LRT-Flächen	S. 164
1.3.1.4 NOx-Immissionen führen zur erheblichen Beeinträchtigung	S. 165
1.3.2 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 165
1.4 LRT 9190 Alte bodensauere Eichenwälder	S. 166
1.4.1 Erhebliche Beeinträchtigungen	S. 166
1.4.1.1 Rechenfehler	S. 167
1.4.1.2 Erhaltungszustand fehlerhaft prognostiziert	S. 168
1.4.1.3 Waldinseln werden sich auflösen	S. 168
1.4.1.4 Verstoß gegen Erhaltungsziel nicht erkannt	S. 169
1.4.1.5 Entwicklungspotential durch B-Plan nicht berücksichtigt	S. 169
1.4.1.6 Charakteristische Tierarten beeinträchtigt	S. 169
1.4.1.7 NOx-Immissionen führen zur erheblichen Beeinträchtigung	S. 169
1.4.1.8 Fortfall des Meldegrundes	S. 171
1.4.2 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 171
1.5 Bechsteinfledermaus	S. 172
1.5.1 Erhebliche Beeinträchtigung	S. 172
1.5.1.1 Unzureichende Datenlage	S. 173
1.5.1.2 Lebensraum fehlerhaft bestimmt	S. 174
1.5.1.3 Nördliche Waldinsel kein geeignetes Habitat mehr	S. 175
1.5.1.4 Literaturzitat unzutreffend	S. 176
1.5.1.5 Vernetzungs- und Paarungsfunktion nicht erkannt	S. 177
1.5.2 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 177
1.6 Hirschkäfer S. 178	
1.6.1 Erhebliche Beeinträchtigung	S. 178
1.6.1.1 Unzureichende Datenlage	S. 181
1.6.1.2 Bedeutung des Vorkommens für Natura 2000 verkannt	S. 182
1.6.1.3 Erhaltungszustand vom RP Darmstadt fehlerhaft bestimmt	S. 186
1.6.1.4 Räumliche Verteilung nicht ausreichend ermittelt	S. 186
1.6.1.5 Unmittelbare Populationsbeeinträchtigung unterschätzt	S. 187
1.6.1.6 Waldinseln scheiden als Hirschkäfer-Habitats aus	S. 187
1.6.1.7 Restwaldflächen nördlich der geplanten Landebahn	S. 190
1.6.1.8 Teilpopulation des Hirschkäfers zwischen BAB 3 und dem Frankfurter Flughafens	S. 191
1.6.1.9 Südwestlichen Restwald	S. 191
1.6.2 Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen	S. 192
1.7 Großes Mausohr	S. 193

		Kap. VIII
1.8	Im Zusammenwirken mit anderen Projekten – RWE Umspannwerk	S. 194
1.9	„Kelsterbacher Wald“ als faktisches Vogelschutzgebiet?	S. 199
2.	FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“	S. 200
2.1	Gebietsbeschreibungen und allgemeine Bewertung des Gebietes	S. 200
2.2	LRT 9190 Alte bodensaure Buchenwälder mit Quercus robur auf Sandebenen	S. 202
2.2.1	Maßgebliche Erhaltungsziele nur unvollständig erkannt	S. 202
2.2.2	Umfang und Verlust der LRT-Fläche muss neu bestimmt werden	S. 204
2.2.3	Schadstoffimmission fehlerhaft berücksichtigt	S. 204
2.2.4	Fehlerhaftes Grundwassermodell	S. 210
2.2.5	Unzureichende Behandlung der Lärm-Immissionen	S. 212
2.3	LRT 9190 Hainsimsen-Buchenwälder	S. 214
2.3.1	Unvollständige Berücksichtigung der Erhaltungsziele	S. 214
2.3.2	Fehlerhaftes Grundwassermodell	S. 216
2.4	LRT 3130 „Oligo-mesotrophe stehende Gewässer“	S. 216
2.5	Hirschkäfer	S. 218
2.5.1	Fehlende Berücksichtigung der Luftschadstoffe	S. 220
2.5.2	Fehlerhafte Einschätzung der Licht-Immissionen	S. 220
2.6	Bechsteinfledermaus	S. 221
2.6.1	Fehlerhafte Aufarbeitung des Sachverhalts	S. 222
2.6.2	Konsequenzen des A 380-Vorhabens müssen diesem Verfahren zugerechnet werden	S. 224
2.6.3	Straßentod fehlerhaft nicht berücksichtigt	S. 224
2.6.4	Licht-Immissionen fehlerhaft nicht berücksichtigt	S. 224
2.6.5	Lärm-Immissionen fehlerhaft nicht berücksichtigt	S.225
2.7	Großes Mausohr	S. 226
3.	Weitere FFH-Gebiete	S. 228
3.1	FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“	S. 228
3.2	FFH-Gebiet „Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen“	S. 230
3.3	FFH-Gebiet „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden“	S. 231
F.	Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz	S. 236
1.	Rechtsrahmen und fachliche Konsequenzen	S. 236
2.	Kohärenzsicherungsmaßnahmen für die erheblichen Beeinträchtigungen in den FFH-Gebieten „Kelsterbacher Wald“ und „Mark- und Gundwald“	S. 240
3.	Kohärenzmaßnahmen für LRT 2310 Sandheiden mit Calluna und Genistra (Dünen im Binnenland)	S. 240
3.1	Die Planung der Vorhabensträgerin	S. 240
3.2	Zeitliche Funktionslücke unzulässig	S. 241
3.3	Schwierige Wiederherstellungsmöglichkeit	S. 241

	Kap. VIII
3.4 Standort zur Wiederherstellung ungeeignet	S. 243
3.5 Spezielle Probleme der geplanten Maßnahmen	S. 245
4. Kohärenzmaßnahmen für die LRT 9110 und 9190 sowie für die Bechsteinfledermaus und den Hirschkäfer	S. 248
4.1 Konflikte mit dem rechtlichen Schutzstatus des Mönchbruch nicht abgearbeitet	S. 250
4.2 Kohärenzmaßnahmen sind fachlich problematisch bis undurchführbar	S. 255
4.2.1 Keine Aufwertungsmöglichkeit für Hirschkäfer und Bechsteinfledermaus im Mönchbruch	S. 255
4.2.2 Konflikt zur Erhaltung des LRT 9160 im Mönchbruch	S. 255
4.2.3 Probleme der zeitlichen Umsetzung und Entwicklungsziele	S. 256
4.2.4 Fehlende Nachvollziehbarkeit der Angaben	S. 257
4.2.5 Fledermauskästen sind keine Kohärenzsicherungsmaßnahme	S. 258
4.2.6 Verlagerung von Eichenstubben und Totholz ist keine Kohärenzmaßnahme für den Hirschkäfer	S. 258
4.2.7 Auffassung von Waldwegen ist keine Kohärenzsicherung	S. 258
4.2.8 Funktionale Ausgleichswirkung für Bechsteinfledermaus und Hirschkäfer nicht hergeleitet	S. 259
4.2.9 Kohärenzsicherung für die LRT 9110 und 9190 nicht nachvollziehbar	S. 259
4.2.10 Maßnahmenblätter zu unbestimmt	S. 260
G. Artenschutz	S. 261
1. Grundsätzliche Kritikpunkte	S. 261
2. Unvollständige Berücksichtigung von Unterlagen	S. 264
3. Fledermäuse	S. 266
4. Vögel	S. 282
5. Reptilien	S. 287
6. Amphibien	S. 289
7. Käfer	S. 292
8. Schmetterlinge	S. 293
9. Pflanzen	S. 294
10. Ausgleichsmaßnahmen mit Artenschutzfunktion	S. 294
11. Fehlerhafte Rechtsmaßstäbe	S. 299
H. LSG-VO „Grüngürtel und Grünzüge“ – (Teil-)Aufhebung	S. 301
I. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	S. 303
1. Methodik der Vorhabensträgerin	S. 303
2. Ergebnisse der Vorhabensträgerin	S. 306
3. Systematische Unterbewertung des Ausgangsbestandes	S. 310
4. Ausgleichsplanung	S. 326
4.1 Ungelöste Konflikte:	
Gesetzlich geschützte Lebensräume nach § 15 d HENatG	S. 326
4.2 Ungelöste Konflikte:	

	Kap. VIII
Ausgleichsmaßnahmen im Mönchbruch falsch bestimmt	S. 327
4.3 Bilanzierungen nach AAV nicht akzeptabel	S. 337
4.4 Fehlende Eignung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	S. 345
V. Einwendungen zum Wald/Bannwald	S. 358
1. Waldinanspruchnahme viel größer als dargestellt	S. 358
2. Rodungsplan ist fehlerhaft	S. 360
2.1 Aus Sicherheitsgründen eingekürzte Waldbestände kein Wald	S. 362
2.2 Notwendige Waldumwandlung wird verschleiert	S. 365
3. Umfang und Minderung der Randschadeneffekte	S. 370
4. Einwendungen zum Bannwald gem. § 22 HEForstG	S. 374
4.1 Konzentrationswirkung gem. § 9 LuftVG?	S. 375
4.2 Bedeutung des Bannwaldes im Rhein-Main-Gebiet verkannt	S. 377
4.2.1 Kelsterbacher Wald	S. 377
4.2.2 Mark- und Gundwald	S. 379
4.3 Zweck der Erklärung zu Bannwald verkannt	S. 381
4.4 Fehlerhafte Beschreibung und Bewertung in der UVP	S. 383
4.5 Zusicherung der nicht weiteren Inanspruchnahme des Waldes	S. 384
4.5.1 Mark- und Gundwald	S. 385
4.5.2 Kelsterbacher Wald	S. 386
4.6 Keine überwiegenden Gründe des Gemeinwohls ersichtlich	S. 387
5. Aufforstungsverpflichtung nicht erfüllt	S. 387
5.1 Umfang der Aufforstungen reichen nicht	S. 387
5.2 Einige Aufforstungsflächen sind fachlich nicht akzeptabel.	S. 389
5.3 Fehlende Eingriffsbewertung	S. 393
6. Walderhaltungsabgabe auch bei flächengleicher Ersatzaufforstung	S. 396
V. Wirtschaftliche Effekte, insbesondere die Schaffung von Arbeitsplätzen fehlerhaft ermittelt	S. 398
VII. Beeinträchtigung der Gesundheit der Menschen im Gebiet	
1. Lärmauswirkungen	S. 404
1.1 Einleitung: Mangelhafte Erfassung und Darstellung	S. 405
1.2 Lärmmedizinische und lärmphysikalische Grundlagen	S. 408
1.3 Abhängigkeit des Flughafenausbaus vom Nachtflugverbot	S. 437
2. Unzureichende Ermittlung und Darstellung der Luftschadstoffbelastung	S. 438

VIII. Weitere Einwendungen	S. 441
1. Landseitige Verkehrsanbindung nicht gewährleistet	S. 441
2. Entsorgung von Erdmassen	S. 443
3. Mangelnde Kenntnis der Altlasten	S. 444
4. Absturzrisiken zu hoch	S. 447
5. Bahnsystem nicht „A380-tauglich“	S. 455
IX. Gesamtergebnis und weiteres Vorgehen	S. 458