

Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V.

1. Vorsitzender: Landrat Michael Schwaiger,

Landshuter Str. 31, 85356 Freising

Tel.: 08161/600-162, Fax.: 08161/600-166

Schutzgemeinschaft MUC, Landshuter Str. 31, 85356 Freising

Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -
Herrn RD Peter Schrödinger
80534 München

Freising,
Email:
Michael.Schwaiger@kreis-fs.de

Ihr Az.: 25-33-3721.1-MUC-5-07

Verkehrsflughafen München;

Antrag der Flughafen München GmbH auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn gem. §§ 8 ff. LuftVG;

ergänzende Unterlagen der FMG und wirtschaftswissenschaftliches Gutachten des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts

hier: Ergänzende Einwendungen

Sehr geehrter Herr Regierungsdirektor Schrödinger,

gegen die von der Flughafen München GmbH (im Folgenden: FMG) vorgelegten ergänzenden Unterlagen sowie das von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (im Folgenden: Luftamt) eingeholte Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens erheben wir nachfolgende

ergänzende Einwendungen:

Wir lehnen die geplante Erweiterung des bestehenden Flughafens München durch die Anlage einer 3. Start- und Landebahn nach Durchsicht der nachgereichten Unterlagen weiterhin entschieden ab. **Aus diesem Grund halten wir alle bereits gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen aufrecht.** In Ergänzung dazu tragen wir nunmehr Folgendes vor:

Wir halten das Vorhaben nach wie vor nicht für gerechtfertigt. Darüber hinaus sind die durch die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens hervorgerufenen massiven Auswirkungen für Mensch und Natur trotz aller Optimierungsversuche nicht hinnehmbar. Insgesamt ist festzustellen, dass die vorgelegten Unterlagen weitgehend nur schwer verständlich und nachvollzieh-

Bankverbindung:
Bankhaus Sperrer Freising
Kto-Nr. 33 33 2
BLZ: 700 310 00

bar sind. Aus diesem Grund ist die zur Überprüfung zur Verfügung stehende Zeit auch zu gering. Soweit die nachgereichten Unterlagen einer Überprüfung zugänglich waren, hat sich herausgestellt, dass sie in Teilen unzureichend und mangelhaft sind. Nachfolgend stellen wir daher auch die Forderung an das Luftamt, neue Untersuchungen nur von solchen Gutachtern einzuholen, die nicht von der FMG abhängig sind.

Im Einzelnen ist zu den neu vorgelegten Unterlagen Folgendes zu sagen:

- Das Gutachten des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (im Folgenden: HWWI-Gutachten) weist erhebliche Mängel auf (im Folgenden: I.).
- Diese Mängel werden in der ergänzenden Luftverkehrsprognose 2020 der Intraplan Consult GmbH perpetuiert (im Folgenden: II.).
- Aus dem Gutachten der Transver GmbH ergibt sich, dass die landseitigen Erschließungsprobleme des Flughafens nach dem Entfall der Magnetschwebebahn weiter ungelöst sind (im Folgenden: III.).
- Aus der Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Obermeyer Planen + Beraten GmbH folgt, dass die Lärmimmissionen für das Flughafenumland unzumutbar sind (im Folgenden: IV.).
- Gleiches folgt für die Luftschadstoffimmissionen aus der Vertiefung der Lufthygienischen Untersuchung der Müller-BBM GmbH (im Folgenden: V.).
- Das vorgelegte Gutachten zur Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmissionen der Müller-BBM GmbH kann die Befürchtungen in Bezug auf die Immissionen durch elektromagnetische Strahlung nicht ausräumen (im Folgenden: VI.).
- Die Stellungnahme der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH (im Folgenden: GfL) zum Externen Risiko ist unzureichend (im Folgenden: VII.).
- Die vorgelegte Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens von Prof. Dr. Hagedorn weist erhebliche Mängel auf (im Folgenden: VIII.).
- Die Belange des Naturschutzes bleiben weiterhin unbewältigt (im Folgenden: Ziff. IX.).

I. HWWI-Gutachten

Das vom Luftamt in Auftrag gegebene HWWI-Gutachten ist mangelhaft und kann die Bedenken im Hinblick auf die fehlende Planrechtfertigung nicht entkräften.

Das Luftamt hatte im Erörterungstermin am 14.11.2008 nicht zuletzt auch aufgrund unserer bis dahin vorgetragenen schriftlichen und mündlichen Einwendungen entschieden, ein Qualitätssicherungsgutachten beim Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg (im Folgenden: TUHH) zu der Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH vom 26.07.2007 (im Folgenden: LVP München 2007) einzuholen (vgl. S. 402 des stenografischen Protokolls). Der Endbericht der TUHH vom August 2009 bestätigte, dass unsere Einwendungen gegen die LVP München 2007 ebenso berechtigt wie begründet waren. Das Gutachten wurde im Zeitraum 20.10.2009 bis 19.11.2009 öffentlich ausgelegt. Hierzu hat die Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e. V. für ihre Mitglieder umfänglich Stellung genommen.

Entsprechend der Empfehlung des Gutachtens zur Entwicklung von Szenarien zur langfristigen Wirtschafts- und Ölpreisentwicklung beauftragte das Luftamt sodann das HWWI mit der Erstellung eines Gutachtens zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München.

Dieses HWWI-Gutachten, das das Luftamt jetzt mit den ergänzenden Unterlagen der FMG ausgelegt hat, weist in Bezug auf das prognostizierte Wirtschaftswachstum (im Folgenden: Ziff. 1) sowie die Entwicklung des Ölpreises (im Folgenden: Ziff. 2.) nachfolgende Mängel auf.

1. Wirtschaftswachstum

Die Aussagen im HWWI-Gutachten zum Wirtschaftswachstum sind nicht belastbar, da zahlreiche, für die Prognose des Wirtschaftswachstums wichtige Faktoren, unberücksichtigt geblieben sind.

In der Analyse zum Wirtschaftswachstum wird vom HWWI zum einen die Weltwirtschaft betrachtet, zum anderen die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und hier insbesondere die der Regierungsbezirke in Bayern sowie der Planungsregionen und Kreise in Oberbayern. Der Prognosezeitraum reicht bis 2020, darüber hinaus gibt das HWWI einen Ausblick bis 2025. Das Gutachten verzichtet von selbst aufgrund der zahlreichen Ungenauigkeiten auf einzelne Prognosen und entwickelt stattdessen verschiedene Szenarien. Ausgangspunkt ist

dabei das Basisszenario, in dem die Entwicklung mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit dargestellt sein soll. Darauf aufbauend werden zwei Alternativszenarien abgeleitet, in denen die wirtschaftliche Entwicklung besser bzw. schlechter ist als für das Basisszenario dargestellt (vgl. HWWI-Gutachten S. VII f.).

Trotz dieser eher vorsichtigen Herangehensweise bleiben zahlreiche maßgebliche Faktoren unberücksichtigt und Fragestellungen unbeantwortet. Stattdessen werden einmal angenommene Wachstumsprognosen aufgrund der Entwicklung in der Vergangenheit einfach weiter hochgerechnet. Dieses Vorgehen ist im Rahmen der anzustellenden Prognose unzureichend.

-> Völlig unberücksichtigt lässt das Gutachten z. B. die Auswirkungen etwaiger Finanz- und Währungskrisen. Dies ist – insbesondere nach den Erfahrungen und Meldungen aus jüngster Zeit – in keiner Form nachvollziehbar und ein gravierender methodischer Mangel.

So wird z. B. Griechenland im Rahmen der Untersuchung Europas (HWWI-Gutachten, S. 26 ff.) nicht einmal erwähnt. Stattdessen heißt es im Gutachten lapidar, die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank und die koordinierte Fiskalpolitik der Länder des Euroraums hätten den Einfluss des konjunkturellen Schocks von den Finanzmärkten auf die Realwirtschaft im Wesentlichen auffangen können (vgl. HWWI-Gutachten, S. 27).

Gerade im Hinblick auf Griechenland (sowie Irland, Portugal und Spanien) bestehen jedoch erhebliche Zweifel, ob die Krise überwunden werden konnte, oder ob nicht noch viel größere Probleme entstehen. Die Probleme staatlicher Verschuldung und ihre wirtschaftlichen Folgen werden als Aspekt im HWWI-Gutachten aber nicht einmal erwähnt.

-> Des Weiteren werden im Gutachten etwaige ökonomische Auswirkungen des Klimawandels überhaupt nicht bewertet oder auch nur angesprochen. Dies stellt ebenfalls einen erheblichen Mangel dar. Bereits heute hat der Klimawandel große Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft bestimmter Weltregionen und beeinflusst somit das Bruttoinlandsprodukt verschiedener Staaten.

-> Insgesamt geht das Gutachten davon aus, dass sich die Weltwirtschaft von der aktuellen Krise wieder erholt. Insbesondere China (Südostasien) und Indien (Mittlerer Osten) sollen aufgrund eines nahezu ungebrochenen Wachstums weiter wachsen. Dabei werden denkbare Szenarien, wie z. B. etwaige Veränderungen der Währungsrelationen mit China und

im Gefolge mit Indien (bereits heute drohen die USA mit Handelssanktionen), ohne erkennbaren Grund völlig ausgeblendet.

2. Ölpreisentwicklung

Die von den HWWI-Gutachtern entwickelten Szenarien zur Ölpreisentwicklung (HWWI-Gutachten, S. 8 ff.) sind ebenfalls nicht aussagekräftig.

Letztlich beruht die Prognose der Gutachter auf Rückschlüsse, die sie auf der Basis der Situation in der Vergangenheit (vor der Wirtschafts- und Finanzkrise) getroffen haben. Dabei lassen die Gutachter erneut weitere wichtige Einflussfaktoren, wie schon unter Ziff. 1. dargestellt, außer Acht. Die Prognose stellt damit eine reine arithmetische Hochrechnung ohne Bezug auf etwaige tatsächliche Unwägbarkeiten dar.

Die Betrachtung zur Ölpreisentwicklung der HWWI-Gutachter ist damit unzureichend.

II. Ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020

Die ergänzende Luftverkehrsprognose 2020 kann den von der FMG behaupteten Bedarf nicht hinreichend belegen.

Wie wir bereits in den Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 vorgetragen hatten, weist die seinerzeit vorgelegte LVP München 2007, die von der Fa. Intraplan Consult GmbH erstellt wurde, mehrere Unzulänglichkeiten auf. Das Luftamt hatte deshalb wie erwähnt eine Qualitätssicherung des Gutachtens bei der TUHH in Auftrag gegeben. Das Gutachten der TUHH vom August 2009 wurde im Herbst 2009 öffentlich ausgelegt. Hierzu hat die Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e. V. im Namen ihrer Mitglieder ausführlich Stellung genommen. Entsprechend der Empfehlung der TUHH zur Entwicklung von Szenarien zur langfristigen Wirtschafts- und Ölpreisentwicklung beauftragte das Luftamt sodann das HWWI mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens (dazu oben I.). Auf der Grundlage dieses Gutachtens erstellte Intraplan die ergänzenden Szenariobetrachtungen.

1. Abhängigkeit des Gutachters von Mängeln des HWWI-Gutachtens

Die Annahmen des Gutachters sind schon deshalb fehlerhaft, weil sie auf der Grundlage des HWWI-Gutachtens basieren. Da aber das HWWI-Gutachten wie aufgezeigt (vgl. oben I.) erhebliche Mängel aufweist, schlägt dies auf die Szenariobetrachtungen des Gutachters

ebenfalls negativ durch. Dies gilt sowohl in Bezug auf das prognostizierte Wirtschaftswachstum als auch in Bezug auf die prognostizierte Ölpreisentwicklung.

2. Auswirkungen der Weltwirtschafts- und Finanzkrise werden verharmlost

Die Auswirkungen der Weltwirtschafts- und Finanzkrise werden erneut verharmlost. Tatsächlich hat sich die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen München dramatisch nach unten entwickelt:

Gab es im Februar 2004 am Flughafen München 27.840 Flugbewegungen und waren es im Februar 2008 bereits 33.888 Flugbewegungen, sind es im Februar 2010 nur noch 27.525 Flugbewegungen gewesen. Damit ist ein Rückgang von 18,8 % zu verzeichnen gewesen. Die Anzahl der Flugbewegungen ist unter das Niveau des Jahres 2004 gesunken.

Angesichts dieser Zahlen zeigt sich, wie unzureichend die von Intraplan ursprünglich erstellte Prognose ist. Im Jahr 2008 fanden am Flughafen München 432.296 Flugbewegungen statt. Für 2009 wurden 455.900 Flugbewegungen, für 2010 sogar 469.000 Flugbewegungen prognostiziert. Tatsächlich fanden im Jahr 2009 jedoch nur 396.800 Flugbewegungen am Flughafen München statt. Dies stellt einen Rückgang von -8,2 % dar.

Gleiches gilt für die Passagierzahlen. Anstatt steigender Passagierzahlen wurden 2009 nur 32.701.759 Passagiere gezählt. Dies waren 5,4 % weniger Passagiere als im Vorjahr.

3. Demographie/Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die ergänzenden Szenario-Betrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München verkennen die Auswirkungen der radikalen demographischen Veränderungen sowie die sich davon ableitenden volkswirtschaftlichen Größen.

Berücksichtigt man die in der Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes vom 18.11.2009 "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" enthaltenen Prognosen, sind die Modellrechnungen für das "prognostizierte Wachstum im Flugverkehr" für den Nachfrage-Standort Deutschland nicht aufrechtzuerhalten, da signifikante Ereignisse schlicht nicht berücksichtigt werden:

-> Die Bevölkerung Deutschlands entwickelt sich von 2010 bis 2060 von derzeit rund 82 Mio. Einwohnern auf zukünftig nur noch 64 bis 70 Mio. Einwohner zurück, was für den prognostizierten Nutzungszeitraum einer 3. Start- und Landebahn einer maximalen Abnahme von rund 20 % entspricht.

- > Anderweitige Kompensationen, z. B. durch verstärkte Auslandsnachfrage, sind nicht erkennbar. Das Argument vom "Umsteige-Drehkreuz München" greift im Hinblick auf die verstärkten Wettbewerbsbedingungen im europäisch/asiatischen Raum nicht.
- > Auch das verfügbare Einkommen, welches neben der Bevölkerungsgröße als zweiter wesentlicher Eingangsparameter einer seriösen Prognose über Art und Umfang von "Urlaubsreisen" anzusehen ist, wird sich deutlich nach unten bewegen: Renten und Pensionen werden stark sinken, der Pro-Kopf-Beitrag der Erwerbstätigen zur Finanzierung von Renten, Pensionen und Staatsschulden wird drastisch ansteigen.
- > Die sich seit zwei Jahren abzeichnende galoppierende Verschuldung öffentlicher Haushalte wird sich zu oben genanntem Punkt nochmals pro-zyklisch auswirken.

4. Fehlerhafte Einschätzung der Kostenentwicklung

Bei der Entwicklung der Kosten geht Intraplan von unzutreffenden Annahmen aus.

Zwar hat nunmehr auch der Gutachter die Entwicklung des Ölpreises als wesentliche Einflussgröße anerkannt und folgt somit unseren früheren Einwendungen. Allerdings weist die Einbeziehung und Einschätzung der Ölpreisentwicklung erhebliche Mängel auf. Das Gutachten legt einen Ölpreis von 103 USD für 2020 bzw. 119 USD für 2025 zu Grunde und bezieht alle weiteren Einflussfaktoren für die Gesamtentwicklung der Luftverkehrspreise relativ zum 2006er bzw. 2009er Level in USD. Dieses Vorgehen ist nicht haltbar:

- > Völlig unberücksichtigt bleiben Wechselkursschwankungen. Die prognostizierten Wechselkursschwankungen erweisen sich jedoch aus heutiger Sicht mittel- und langfristig als wesentlich.
- > Der im wirtschaftlich halbwegs normal verlaufenden Jahr 2008 erzielte Peak-Oil-Effekt wurde in der Prognose offenbar bewusst unterschlagen. Vielmehr wurde durch die gezielte Verwendung des Finanzkrisenjahrs 2009, in der die Rohöl-Nachfrage erstmals seit zwei Jahren wieder unter die verfügbare Fördermenge sank, eine bewusst unrealistische Basis für den zukünftigen Ölpreis verwendet.
- > Die IAE rechnet bereits für 2014 mit einer weltweiten Rohölnachfrage von 89 Mio. Barrel pro Tag. Verglichen mit der während des Ölpreishöchststands in 2008 gemessenen Nachfrage von 85,8 Mio. Barrel pro Tag eine signifikante Steigerung. Signifikant auch deshalb, weil der Zeitpunkt der maximalen Ölförderung (Peak-Oil) nach zahlreichen Experten wohl in 2008 bereits erreicht war.

- > Unberücksichtigt bleiben darüber hinaus Warnungen der IAE vor einer gezielten geopolitischen Verknappung der Öllieferungen durch wichtige Ölförderstaaten (Iran, Irak, Nigeria, Venezuela) und die daraus resultierende Verschärfung des Peak-Oil-Effektes.
- > Außerdem erwartet die IAE auch in der Zukunft – bei einer Verknappung des Angebots – eine rege Tätigkeit auf den Terminmärkten mit ggf. erheblichen Auswirkungen (dramatische Erhöhung des Ölpreises durch Spekulation wie in der Vergangenheit).
- > Die Art und Weise der Gesamt-Ermittlung der Steigerung der Luftverkehrskosten ist nicht nachvollziehbar.

Vom Gutachter wird angegeben, dass maßgebliche Einflussfaktoren anhand der Maßstäbe der Vergangenheit geschätzt wurden, ohne dass jedoch weitere Details zur Schätzung genannt werden. So sollen die Treibstoffkosten bei der Lufthansa 2008 angeblich nur 21 % der Gesamtkosten betragen haben. Tatsächlich waren es aber 28 % (vgl. "Lufthansa-Politikbrief"). Auffällig ist dies auch beim Punkt Personaleinsatzkosten. Dieser sei zwischen 2006 und 2009 erwartungsgemäß gestiegen, nämlich um 1,7 %. Laut Prognose wird er aber zwischen 2009 und 2025 nicht weiter steigen, sondern um 8,1 % (!) fallen. Ähnlich vergriffen erscheint die Annahme zur Treibstoff-Effizienz von -9,7 %.

Tatsächlich ist mit massiven Kostensteigerungen im zweistelligen Prozentbereich zu rechnen.

5. Fehlerhafte Bewertung der Auswirkungen des Emissionshandels

Die Auswirkungen der Ausdehnung des Emissionshandels auch auf den Luftverkehr werden erneut nicht richtig bewertet:

Völlig unberücksichtigt bleibt, welche Folgen es haben könnte, falls die Schweiz beschließen sollte, sich in diesem Punkt nicht der EU anzuschließen. Der Flughafen Zürich könnte dann allein aus Kostengründen erheblich an Attraktivität gewinnen, insbesondere im Interkontinentalverkehr, und dem Flughafen München dadurch starke Konkurrenz leisten.

6. Landseitige Verkehrsanbindung des Flughafens

Die von Intraplan angenommene landseitige Verkehrsanbindung ist bislang nicht über wenig belastbare Gutachten hinausgekommen (vgl. dazu unten III.). Der Wettbewerbsnachteil des Flughafens München im Vergleich zu anderen Großflughäfen bleibt aber bestehen: Es fehlt

an einer leistungsgerechten Verbindung an die Fernbahn. Dieser Nachteil wird dem Wachstum des Flughafens dauerhaft entgegenstehen.

7. Selbst bei unterstellter Richtigkeit der Prognose kein Bedarf für 3. Start- und Landebahn

Lediglich der guten Ordnung halber weisen wir nochmals darauf hin, dass wir bereits in den Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 vorgetragen hatten, dass der prognostizierte Bedarf auf dem vorhandenen 2-Bahn-System abgewickelt werden kann und dass es daher keiner dritten großen Start- und Landebahn bedarf. Dies gilt auch für die nunmehr vorgelegte Prognose. Der von Intraplan prognostizierte Bedarf von 565.000 Flugbewegungen im Jahr kann auch auf zwei Start- und Landebahnen – mit einer Kapazität von 575.000 jährlichen Flugbewegungen – abgewickelt werden. Dieser Einwand wird ausdrücklich aufrechterhalten. Auch nach der neuen Prognose besteht unter Berücksichtigung der planbaren Flüge kein Kapazitätsengpass im Prognosezeitraum.

III. Untersuchung des landseitigen Verkehrs

Die schlechte landseitige Erschließung des Flughafens München spricht nach wie vor gegen die beantragte Planfeststellung einer 3. Start- und Landebahn. Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht infolge der von der FMG nunmehr vorgelegten neuen Unterlagen.

Mit dem Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 legte die FMG ein Verkehrsgutachten der Transver GmbH zur Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 vor. Im Bereich der Infrastrukturprojekte für das Prognosejahr 2020 unterstellten die Gutachter u. a. die Magnetschwebbahn als bis 2020 realisierte Maßnahme. Wie bereits seinerzeit absehbar und in unseren Einwendungen fristgerecht vorgetragen, war diese Unterstellung der Gutachter haltlos. Tatsächlich scheiterte das Projekt einer Magnetschwebbahn im Frühjahr 2008. Damit ist ein für die angeblich wesentliche Erschließung des Flughafens erforderliche Maßnahme weggefallen.

Zwischenzeitlich wurden im Auftrag der Bayerischen Staatsregierung alternative Möglichkeiten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München erarbeitet. Auf dieser Grundlage ist nunmehr für die Verbindung Flughafen-Innenstadt München die Realisierung eines Flughafen-Express auf dem Ostkorridor (heutige Linie der S 8) vorgesehen.

Die FMG hat aus diesem Grund bei der Transver GmbH eine ergänzende Stellungnahme vom 11.03.2010 eingeholt. Auch diese ergänzende Stellungnahme weist jedoch erhebliche Mängel auf. Zum einen begehrt sie – wie schon die erste Untersuchung der Transver GmbH aus dem Jahr 2007 – den Fehler, lediglich diskutierte und noch längst nicht gesicherte Planungen als realisiert anzusetzen (im Folgenden: Ziff. 1.). Zum anderen werden die durch die beantragte Planfeststellung einer dritten Start- und Landesbahn im Umland hervorgerufenen Folgeprobleme bei der Bewältigung des landseitigen Verkehrs nach wie vor bagatellisiert (im Folgenden: Ziff. 2.).

1. Unkritische Berücksichtigung nicht gesicherter Planungen und Maßnahmen

In der ergänzenden Stellungnahme kommt der Gutachter der Transver GmbH zu dem Ergebnis, dass die Änderungen der prognostizierten Verkehrsbelastungen, die sich aufgrund der neuen Infrastruktur für die Flughafenerschließung ergeben (ohne Magnetschwebebahn aber mit Flughafen-Express) keine maßgebenden Belastungsunterschiede zu den bestehenden Berechnungsergebnissen im Planfeststellungsverfahren ergeben. Aus diesem Grund sollen die Aussagen im Gutachten vom 31.07.2007 weiterhin Bestand haben. So soll der Entfall der Magnetschwebebahn keine wesentlichen Veränderungen in der Straßenverkehrsbelastung nach sich ziehen, da die Magnetschwebebahn durch den Flughafen-Express vollständig ersetzt werde (vgl. ergänzende Stellungnahme Transver GmbH, S. 13).

Erneut unterstellt somit der Gutachter die Realisierung einer Maßnahme für die bislang lediglich einzelne Untersuchungen vorliegen. Von einer Realisierung oder nur dem erforderlichen Planungsrecht kann keine Rede sein. Im Gegenteil, tatsächlich wird allgemein heftig über die Anbindung des Flughafens durch eine Express-Schnellbahn und deren Verlauf gestritten. Nachdem die Magnetschwebebahn ursprünglich die landseitigen Erschließungsprobleme des Flughafens lösen sollte, da sie den Flughafen und den Münchner Hauptbahnhof direkt im 10-Minuten-Takt verbinden und damit die erforderliche Fernbahnanbindung darstellen sollte, ist nicht nachvollziehbar, wie dies eine Express-Schnellbahn plötzlich ebenfalls schaffen könnte. Es ist offensichtlich, dass der Gutachter lediglich den einen Verkehrsträger durch den anderen ersetzt hat, um sein – ohnehin geschöntes – Prognoseergebnis aufrecht zu erhalten.

2. Bagatellisierung der landseitigen Verkehrsprobleme

Die tatsächlich durch die Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn hervorgerufenen landseitigen Verkehrsprobleme im Flughafenumland werden weiterhin bagatellisiert.

Für den Straßenverkehr nimmt Transver GmbH in der ergänzenden Stellungnahme eine leichte vorhabensbedingte Zunahme des Straßenverkehrs im Verhältnis Magnetschwebbahn und nunmehr Flughafen-Express an (vgl. ergänzende Stellungnahme, S. 12). Diese Zunahmen sind aber in Teilen massiv und führen selbst nach der Prognose von Transver GmbH an ausgewählten Strecken zu einer Verkehrssteigerung von mehr als 15 % (vgl. ergänzende Stellungnahme, S. 11). Für die Entwicklung des Kfz-Gesamtverkehrs für den Zeitraum 2020 bis 2025 nimmt der Gutachter immerhin eine Zunahme von rund 1 % an, der angeblich noch erträglich sein soll (vgl. ergänzende Stellungnahme, S. 16).

Damit zeigt sich zum einen, dass die bereits in den ursprünglichen Einwendungen erörterten Verkehrszunahmen im Flughafenumland erheblich und damit nicht hinnehmbar sind. Eine konsequente Umleitung des Verkehrs von der Straße auf öffentliche Verkehrsträger liegt nicht vor. Zum anderen gehen aber auch die Annahmen des FMG-Gutachters, die Verkehrszunahmen seien noch erträglich, fehl. Dies wird nachfolgend nochmals an einzelnen ausgesuchten Beispielen im Raum Freising dargestellt:

-> Beispielsweise ist die "Westtangente Freising" – ebenfalls wie die Nordostumfahrung von Freising (B 301) – dringend erforderlich, um die bereits heute aufgeworfenen Erschließungsprobleme des Flughafens lösen zu können. Die Knotenpunkte an der B 11 in Freising (Angerstraße, Saarstraße) haben schon ihre Leistungsgrenzen erreicht. Bis zur Verkehrsfreigabe der Westtangente und der Nordostumfahrung Freising (B 301) ist die Flughafenerweiterung daher aus verkehrlicher Sicht abzulehnen.

In der ergänzenden Stellungnahme setzt die Transver GmbH für das Jahr 2020 die Westtangente und auch die Nordostumfahrung (B 301) als bestehende Straßen an. Derzeit gibt es für diese Straßen aber noch nicht einmal Planungssicherheit. So liegt zwar der Planfeststellungsbeschluss für die Westtangente vor. Dieser ist jedoch nach wie vor beklagt. Für die Nordostumfahrung (B 301) wird sich nach aktuellen Presseberichten der Planfeststellungsbeschluss nochmals verzögern. Die Planreife ist nicht zeitlich absehbar. Ein verbindlicher realistischer Termin für den Baubeginn der beiden Straßen kann somit sicherlich nicht genannt werden. Zudem stellt die Finanzierung beider Straßen aus heutiger Sicht ein erhebliches Problem dar.

-> Auffällig ist zudem, dass der Gutachter der Transver GmbH für die Nordostumfahrung (B 301) und die Westtangente Verkehrsstärken ermittelt hat, die deutlich von den Zahlen abweichen, die Prof.-Dr. Ing. Kurzak in einem Gutachten für die Stadt Freising ermittelt hat. Nachdem die Verkehrszahlen der Transver GmbH insbesondere nicht den aktuellen

Planfeststellungsunterlagen zur Westtangente Freising entsprechen, lässt dies nur den Schluss zu, dass der Gutachter der FMG eine veraltete Planungsvariante zugrunde gelegt hat.

IV. Schalltechnische Untersuchung

Das Ergebnis der Neuberechnung der Lärmimmissionen unterstreicht erneut, in welchem erheblichen Umfang das Flughafenumland durch das beantragte Vorhaben zusätzlich verlärmert wird, obwohl die Lärmimmissionen bereits heute das Maß des Zumutbaren überschritten haben.

Die FMG hat aufgrund der zwischenzeitlich erlassenen rechtlichen Regelungen infolge des Fluglärmsgesetzes die lärmphysikalischen Auswirkungen neu ermitteln lassen und zu diesem Zweck die schalltechnische Untersuchung von Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 15.03.2010 vorgelegt. Die schalltechnische Untersuchung in Bezug auf den Fluglärm erfolgte auf der Grundlage der 1. FlugLSV vom 27.12.2008, d. h. insbesondere auf der Basis der neu erlassenen AzB und AzD sowie mit behördlich zertifizierter Software. Zugleich erfolgte eine Neuberechnung der Gesamtlärmimmissionen.

Die nachgereichten Neuberechnungen bestätigen die Befürchtungen der Flughafenwohner, dass mit erheblich größeren Lärmauswirkungen zu rechnen ist, als sie dies ohnehin schon befürchtet haben. Allein aus diesem Grund lehnen wir daher das beantragte Vorhaben weiterhin ab.

1. Schalltechnische Untersuchung Teil A "Fluglärm"

Die schalltechnische Untersuchung in Bezug auf den Fluglärm weist mehrere gravierende Mängel auf.

1.1 Bestimmung der Alpha-Faktoren

Die Bestimmung der für die Berechnung der Lärmauswirkungen wichtigen Alpha-Faktoren wirft erhebliche Probleme auf. Beide von den Gutachtern vorgeschlagene Berechnungsmethoden sind unzureichend, da sie die zukünftigen Lärmauswirkungen nicht vollständig abbilden.

Die Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmsgesetz, die der Ermittlung der Fluglärmimmissionen zugrunde liegt, erfolgt stets für einen prognostizierten Flugbe-

trieb. Diese Prognose erfolgt u. a. auf der Basis des Flugbetriebs der letzten zehn Jahre, wobei durch die Alpha-Anteile die möglichen Schwankungen hinsichtlich der Betriebsrichtungsverteilung und der Bahnnutzung berücksichtigt werden.

Da das geplante Drei-Bahn-System ein vom vorhandenen Zwei-Bahn-System abweichendes Bahnnutzungskonzept aufweisen wird, können die für den Planungsfall 2020 benötigten Alpha-Faktoren aber nicht direkt aus der vorliegenden Zehn-Jahres-Statistik des Flughafens München abgeleitet werden. Die Gutachter haben in diesem Zusammenhang zwei Methoden (Methode I, im Folgenden: Ziff. 1.1.1 und Methode II, im Folgenden: Ziff. 1.1.2) zur Bestimmung der Alpha-Faktoren vorgeschlagen, die jedoch beide Mängel aufweisen.

1.1.1 Methode I

Besser als die von den Gutachtern der FMG vorgeschlagene Methode I wäre ein Vergleich der Bewegungsmittelwerte der zurückliegenden Jahre mit den Bewegungsdaten im Planfall:

Die nach der Methode I bestimmten Alpha-Faktoren berücksichtigen die Streuungen der Nutzungsanteile der einzelnen Betriebsrichtungen, die ausschließlich aus wechselnden Betriebsrichtungsverteilungen der zurückliegenden zehn Jahre resultieren. Andere Schwankungen bleiben mithin unberücksichtigt (vgl. schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 28). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Auswertung der Betriebsrichtungsverteilung nicht gleichzusetzen ist mit der Windrichtungsverteilung. Begründet wird aber die Methode I mit den Ausführungen der 1. FluglSchV. Danach erfolgt eine Abschätzung "aufgrund von Daten über die örtliche Windrichtungsverteilung oder aufgrund der Nutzungsanteile vergleichbarer Flugplätze" (vgl. schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 27).

Flugzeuge starten und landen i. d. R. gegen den Wind, es sei denn, die Windgeschwindigkeit ist gering. In diesen Fällen kann der Tower entscheiden, in welche Betriebsrichtung gestartet bzw. gelandet wird. Die Windrichtungsverteilung ist daher nicht identisch mit der Betriebsrichtungsverteilung. Die Betriebsrichtung ist immer an einen konkreten Flughafen gebunden, der als Vergleichsflughafen herangezogen wird. Demzufolge haben die Gutachter bei der Methode I als Vergleichsflughafen das "alte" Zwei-Bahn-System herangezogen.

Ein wesentlich besserer Ansatz als die Methode I (Betriebsrichtungsverteilung) ist daher der Vergleich der Bewegungsmittelwerte der zurückliegenden Jahre mit den Bewegungsdaten im Planfall. Denn bei dem Ansatz "Betriebsrichtungsverteilung" können Flugbewegungen von einer Bahn auf die andere verlegt werden, ohne dass die Alpha-Matrix hierauf reagiert, solange die Flugzeuge nur die gleiche Betriebsrichtung beibehalten. Das Ergebnis der Methode I ist daher nicht realistisch.

Auffallend ist ferner, dass die Tabellen kleine Berechnungsfehler enthalten. Beispielfhaft soll dies an der Tabelle 3 (Schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 27) gezeigt werden:

Unter "Summe" (3. Spalte von rechts) steht für die Nacht eine Anzahl von 16.379 Flugbewegungen. Diese Anzahl muss sich aus der Betriebsrichtung 08 (BR 08; 2. Spalte von rechts) und der Betriebsrichtung 26 (BR 26; 1. Spalte von rechts) zusammensetzen. $6.481 + 9.899$ sind aber 16.380 und nicht 16.379 wie angegeben.

1.1.2 Methode II

Auch die Methode II der Gutachter ist nicht frei von Mängeln.

Die Methode II (Schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 29 ff.) der Gutachter basiert auf einem Vergleich der Bewegungsmittelwerte mit den Bewegungsdaten im Planfall (Vergleichsflughafen ist auch hier das "alte" Zwei-Bahn-System). Die Gutachter führen die Berechnung aber nur für die Jahre 2002 bis 2009 durch. Zur Begründung geben sie an, dass maßgeblich der Zeitpunkt der Festsetzung der Lärmschutzbereiche sei. Dies sei etwa 2012 bzw. 2013 zu erwarten. Die von diesem Zeitpunkt zu berücksichtigenden zurückliegenden zehn Jahre seien mithin 2002 bis 2011. Bekannt seien heute aber von diesen zehn Jahren lediglich acht Jahre (2002 bis 2009) (vgl. schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 30).

Diese verkürzte Betrachtung ist fachlich nicht gerechtfertigt und auch nicht mit der Rechtsprechung in Einklang zu bringen (vgl. Hess VGH, Urt. v. 21.08.2009 – 11 C 227/08 T u. a. –, juris, Rn. 678):

Zu berücksichtigen ist im Rahmen der Abwägung der Planfeststellungsbehörde der Zeitraum vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, d. h. die der Planfeststellung vorangegangenen zehn Jahre (hier: 2000 bis 2009), bei einer Festsetzung der Lärmschutzbereiche sind die der Festsetzung vorangegangenen zehn Jahre maßgeblich.

Durch den geänderten Zeitraum ergeben sich erhebliche Unterschiede, weil die Jahre 2000 bis 2002 deutliche Abweichungen in den Flugbewegungszahlen aufweisen und daher die Sigma-Zuschläge erhöhen werden.

Auffällig ist des Weiteren, dass in den zurückliegenden zehn Jahren keine Verschiebungen zwischen den Start- und Landebahnen aufgrund von Bahnsperren (durch Sanierungsarbeiten) zu erkennen sind. Diese Bahnsperren sind nach Auskunft des Umweltbundesamtes (Schreiben des Umweltbundesamtes vom 04.06.2009) bei der Bestimmung des Zuschlags für die unterschiedlichen Bahnnutzungsanteile dem Betrieb zuzurechnen und grundsätzlich keine einmaligen (und daher nicht zu beachtenden) Maßnahmen.

1.2 Weitere Kritikpunkte

Im Folgenden werden zahlreiche weitere Kritikpunkte an der Fluglärmbewertung aufgezeigt, die zu einer Verfälschung des Belastungsbildes führen.

- > Zwar wurde die Korridorbreite der Flugspuren wie vorgeschrieben aus Fanamosplots ermittelt. Herangezogen haben die Gutachter insoweit Aufzeichnungen von sechs Monaten. Die konkret verwendeten Monate wurden aber nicht benannt. Die Fanamosplots müssen aber repräsentativ sein. Vorliegend sind sie jedoch nicht nachvollziehbar.
- > Die 1. FluglSchV legt ferner eine Pegeldifferenz von 15 dB zwischen außen und innen bei einem gekippt geöffneten Fenster fest. Dieser Ansatz hat keine fachlich fundierte Grundlage. Normgerechte Messungen zeigen, dass die Pegeldifferenz deutlich kleiner ist.
- > Im Übrigen wurden Nachweispunkte unverändert übernommen. Mit den Neuberechnungen hätten aber weitere Nachweispunkte ausgewiesen werden müssen, da sich die Konturen in Teilen verschoben haben.
- > Problematisch ist auch die Umlegung der prognostizierten Flugbewegungen auf die Flugzeuggruppen. Hierdurch können rechnerisch erhebliche Einspareffekte erzielt werden, die tatsächlich so nicht auftreten und deshalb die Abschätzung der Lärmbelastung verfälschen.
- > Zum äquivalenten Dauerschallpegel:

Aus den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass gegenüber den Darstellungen aus 2007 im Planfall 2020 weitere Flugrouten hinzukommen werden, woraus zusätzliche Lärmbelastungen resultieren. Den Unterlagen ist insbesondere zu entnehmen, dass im Jahr 2020 mit rund 530×10^3 , in 2025 mit rund 590×10^3 Flugbewegungen gerechnet wird. 2007 gingen die Gutachter für das Jahr 2020 noch von einer Anzahl der jährlichen Flugbewegungen von rund 610×10^3 Flugbewegungen ausgegangen.

Nach der neuen Berechnungsgrundlage werden deutliche Pegelerhöhungen erwartet, obwohl insgesamt mit weniger Flugbewegungen gerechnet wurde. Damit ist 2025 mit einem erheblich höheren Lärmanstieg zu rechnen, als prognostiziert.

-> Nachtflugbewegungen:

In den Planfeststellungsunterlagen von 2007 wird im Ordner Nr. 39 (Kapitel 04 SIS, S. 28) die Nutzung des Drei-Bahn-Systems beschrieben. Für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) wurden keine Flugbewegungen auf der Nordbahn 27/09 simuliert. Während dieses Zeitraums soll die Bahn 26 R/08 zusätzlich für Landungen zur Verfügung stehen. Dies bedeutet, dass im ursprünglichen Antrag davon ausgegangen wurde, dass keine Flugbewegungen in den Stunden von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr stattfinden werden, auch nicht in Notfallsituationen. Aus den ergänzenden Planfeststellungsunterlagen (schalltechnische Untersuchungen, Teil A, Fluglärm, S. 27, Tabelle 3) ist nun zu entnehmen, dass im Planungsfall 2020 auf der Nordbahn 27/09 in den sechs verkehrsreichsten Monaten bis zu 80 Starts und Landungen in Notfallsituationen stattfinden werden.

-> Überschreitungshäufigkeiten Durchschnittsnacht:

Die Ergebnisse aus den Datenblättern 1 bis 112 – Überschreitungshäufigkeiten der Maximalpegel (Außen) in einer Durchschnittsnacht – zeigen, dass die Überschreitungshäufigkeit in zahlreichen Ortschaften gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 2007 erheblich zunehmen wird. Dies bestätigt die berechtigten Befürchtungen der Flughafen-Anwohner, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen deutlich größer sein werden als von den Gutachtern prognostiziert.

-> Die Anforderungen aus der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189, S. 12 ff.) – Umgebungslärmrichtlinie – werden in rechtlich unzutreffender Weise nicht beachtet.

Die Vorschriften der Richtlinie über die Lärmkartierung dienen nicht nur der Bestandserfassung (vgl. auch § 47 c BImSchG), sondern gehen darüber hinaus. Mit dem Institut der Lärmaktionsplanung (§ 47 d BImSchG) soll Lärmschutz von einem ganzheitlichen Ansatz her betrieben werden. Die im Anhang VI der Richtlinie unter Ziff. 1.5 und 1.6 angegebenen dB(A)-Werte konkretisieren dabei nicht nur Mitteilungspflichten der Mitgliedsstaaten, die nach Art. 10 der Umgebungslärm-Richtlinie bestehen, sondern beschreiben insoweit auch Zumutbarkeitsgrenzen. Sie sind daher für die Lärmbeurteilung am Flughafen München beachtlich und müssen in die rechtliche Zumutbarkeitsbeurteilung einbezogen werden.

Die Richtigkeit dieses Ansatzes wird bestätigt durch Art. 8 Abs. 1 lit. b) der Umgebungslärm-Richtlinie. Danach sollen "ruhige Gebiete" gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Vorschrift impliziert damit – wie Art. 20 a GG – ein Verschlechterungsverbot, das mit dem entsprechenden Gewicht in die rechtliche Beurteilung einzustellen ist (so auch § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Da bislang keine ordnungsgemäße Lärmaktionsplanung vorliegt, fehlt es an einer entscheidenden Voraussetzung zur Beurteilung der Zumutbarkeit des Fluglärms.

2. Schalltechnische Untersuchung Teil E "Gesamtlärm"

Die Beurteilung des Gesamtlärms wirft bereits deshalb erhebliche Probleme auf, da es kein verbindliches Regelwerk zur Ermittlung des Gesamtlärms gibt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die ausgewiesenen potenziellen Überlagerungskonflikte deutlich größer als von Obermeyer dargestellt sind. Zudem fehlen die Berechnungspunkte in den zusätzlichen Bereichen.

V. Lufthygienische Untersuchung

Die Ermittlung und Beurteilung der von dem Vorhaben hervorgerufenen Luftschadstoffe weist nach wie vor erhebliche Mängel auf. Das Vorhaben wird daher auch aus diesem Grund weiterhin abgelehnt.

Aufgrund der Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 hat das Luftamt die FMG mit Schreiben vom 16.09.2009 aufgefordert, zu den Belangen der Lufthygiene eine Zusatzuntersuchung durchzuführen. Diese hat die FMG nunmehr in Form eines neuen

Gutachtens vorgelegt ("Vertiefungen der lufthygienischen Untersuchung" der Müller-BBM GmbH vom 15.03.2010). Das Gutachten ermittelt und beschreibt die durch das geplante Vorhaben einer 3. Start- und Landebahn in der Betriebsphase hervorgerufenen lufthygienischen Auswirkungen bezüglich der Luftschadstoffe Benzo(a)pyren B(a)P und Ruß (im Folgenden: Ziff. 1.) sowie bezüglich Geruch (im Folgenden: Ziff. 2). Ferner nimmt das Gutachten erneut zu einzelnen Schadstoffen textlich Stellung, die auch Gegenstand der Erörterungen waren (im Folgenden: Ziff. 3.).

1. Unzureichende Untersuchungen zu Benzo(a)pyren und Ruß

Die Darstellung der Untersuchungen zu Benzo(a)pyren und Ruß ist nicht ausreichend:

Hintergrund der Schadstoffbetrachtungen sind insbesondere Beschwerden der Bewohner des Flughafenumlandes, wonach in weiten Teilen Obst, aber auch Gartenmöbel und Fensterscheiben mit zum Teil schwarzen, rußigen Belägen behaftet sind. Diese Beläge wurden im Jahre 2008 von Prof. Dr. Huber (Technische Universität München) untersucht. Aus dem Gutachten geht hervor, dass die Beläge verschiedene Ursachen haben, zum Teil auch natürlichen Ursprungs sind. Da es sich bei den Untersuchungen von Prof. Dr. Huber jedoch nur um eine Momentaufnahme handelt und diese nicht repräsentativ ist, empfahl Prof. Dr. Huber Langzeituntersuchungen. Diese sind bislang nicht durchgeführt worden. Es ist demnach nicht nachzuvollziehen, in welchen Größenordnungen der Flugverkehr und der dadurch induzierte Verkehr auf den Straßen zu den Schadstoffen beitragen.

Wir **b e a n t r a g e n** daher,

die Umsetzung des von Prof. Dr. Huber seinerzeit empfohlenen "Dauermonitorings" mit demselben Parameterumfang wie in der Untersuchung 2008 zur Klärung der Ursachen und Quellen der Ablagerungen.

2. Unzureichende Ermittlung der Geruchsemissionen

Der vertieften lufthygienischen Untersuchung der Müller-BBM GmbH ist zu entnehmen, dass im Prognose-Nullfall 2020 mit einer Geruchsbelastung 7.072.000 MGE/a und im Planfall 2020 mit einer Geruchsbelastung von 13.570.000 MGE/a durch den Flughafenbetrieb zu rechnen ist.

Dies entspricht einer Zunahme von rund 92 % der Geruchsbelastung im Planfall 2020 gegenüber dem Prognose-Nullfall 2020. Diese Steigerung ist nicht hinnehmbar.

Es ist des Weiteren nicht nachvollziehbar, warum als Referenzjahr anstelle des Jahres 2008 das Jahr 2004 herangezogen wurde. Ferner ist nicht nachvollziehbar, dass trotz der erheblichen Zunahme des Luftverkehrs nur geringe zusätzliche Belastungen für das Flughafenumland entstehen sollen. Gerade mit Blick auf die ermittelte erhebliche Steigerung der Geruchsbelastung ist dies nicht plausibel.

Wie wir bereits in den Einwendungen zum Planfeststellungsantrag vorgetragen hatten, sind die Annahmen der Gutachter in Bezug auf eine Reduzierung der Hintergrundbelastung zu optimistisch. Hieran halten wir fest.

3. Überschreitung des Grenzwerts $PM_{2,5}$

Mit Bezug auf die $PM_{2,5}$ ist nicht auszuschließen, dass der ab 2015 geltende Grenzwert gemäß 23. BImSchV von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall 2020 und im Bezugsfall 2025 überschritten wird.

Der Untersuchung von Müller-BBM GmbH (dort S. 66) ist zu entnehmen, dass die $PM_{2,5}$ Immissionen an den beiden Luftschadstoff-Messstellen am Flughafengelände seit 2008 gemessen werden. Bereits während zwei Monaten im Jahr 2008 wurden Werte über $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen: Im Februar 2008 wurde ein Wert von $21,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und im November 2008 von $20,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Treten schon heute Grenzwertüberschreitungen auf, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass auch zukünftig die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, zumal die Annahmen von Müller-BBM GmbH im Hinblick auf einen angeblichen Rückgang der Hintergrundbelastung – insbesondere beim Straßenverkehr – nicht der Realität entsprechen.

Ferner ist der Beurteilung der Ozonbelastung erneut zu widersprechen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie es mit Blick auf die Zunahme des Flugverkehrs zu dem behaupteten Reduktionseffekt bei der Ozonbildung kommen könnte.

VI. Elektromagnetische Auswirkungen

Wie bereits in den Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 gefordert, hat die FMG nunmehr eine Stellungnahme zur Ermittlung und Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmissionen im Umland vom 28.10.2009 durch die Müller-BBM GmbH vorgelegt. Dies ist im Grundsatz zu begrüßen.

Allerdings weist die eingeholte Stellungnahme Mängel auf:

- > Festzuhalten ist zunächst, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV zu hoch sind, um eine Gefährdung der Bevölkerung völlig ausschließen zu können. Dies zeigt auch der Vergleich zu den in anderen europäischen Ländern (insbesondere in Österreich und Italien) festgesetzten Vorsorgewerten. Die Grenzwerte der 26. BImSchV sind insbesondere im Hinblick auf das Wohl der Kinder nicht ausreichend.
- > Unabhängig davon sind die Ergebnisbetrachtungen der Müller-BBM GmbH insoweit unzureichend, als nicht auf mögliche Belastungen auf den am Flughafengelände betriebenen Kindergarten des Bayerischen Roten Kreuzes eingegangen wird.

VII.

Bewertung des Externen Risikos am Flughafen München

Wie wir bereits in den Einwendungen zum Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 gefordert hatten, hat bislang eine Stellungnahme zum Externen Risiko am Flughafen München gefehlt. Nunmehr hat die FMG eine entsprechende Stellungnahme der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH (GfL) vorgelegt. Diese enthält Aussagen zur Veränderung der Risikoexposition zum Basisszenario 2025 der ergänzenden Szenariobetrachtung der Intraplan Consult GmbH. Die Stellungnahme soll des Weiteren aufzeigen, welche erheblichen Gefährdungen das Flughafenumland durch den Betrieb des Flughafens ausgesetzt ist. Tatsächlich werden aber die Gefahren bagatellisiert.

Wie das Gutachten aufzeigt, gibt es in Deutschland keine gesetzlichen Grenzwerte zur Beurteilung des Risikos durch den Flugverkehr. Solche Werte lassen sich aber aus den Vorschriften anderer Staaten entnehmen, wie z. B. aus den Vorschriften des Vereinigten Königreichs sowie der Niederlande. Danach zeigt sich, dass ein nicht unerhebliches Risiko für den Betrieb des Flughafens München besteht. So wären beispielsweise nach dem Recht des Vereinigten Königreichs infolge der Stellungnahme am Flughafen München Bauverbote auszusprechen.

Da durch den Betrieb der geplanten 3. Start- und Landebahn neue, bislang nicht einschätzbare Risiken entstehen würden, ist das Vorhaben abzulehnen. So bestehen durch die Zunahme der An- und Abflüge erhebliche größere Gefahren für Versorgungseinrichtungen, wie Umspannwerke, Schaltanlagen, Trafostationen, Glashochdruckregel- und Messanlagen. Diese Gefahrenzunahme hat die GfL nicht hinreichend konkret untersucht und berücksichtigt. Insbesondere

sind die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme nicht mit den realen Erlebnissen der Menschen im Flughafenumland in Einklang zu bringen.

VIII. Analyse der Immobilienpreisveränderungen

Die Untersuchung der Immobilienpreisveränderungen im Umland des Flughafens ist unzureichend.

Schon in den Einwendungen zum Planfeststellungsantrag hatten wir eine Analyse der Immobilienpreisveränderungen im Umland des Flughafens München infolge der geplanten Errichtung der 3. Start- und Landebahn gefordert. Die FMG hat nunmehr zur Entwicklung der Grundstücksverkehrswerte nach Aufforderung durch das Luftamt und vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben und vorgelegt (Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München vom 16.03.2010 der GfL, Prof. Dr. Hagedorn).

So sehr die damit verbundene grundsätzliche Anerkennung der Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Projekts auf die Immobilienpreise im Flughafenumland durch die FMG und das Luftamt zu begrüßen ist, weist die vorgelegte Analyse gleichwohl erhebliche Mängel und Lücken auf. Im Ergebnis soll es lediglich in bestimmten, vom Fluglärm besonders neu belasteten Gebieten in unmittelbarer Nähe zu den Flugrouten (Freising-Attaching Süd und Berglern Süd) zu Preisminderungen von bis zu 10 % kommen. Im Übrigen sollen aber die Preisminderungen in einzelnen Gebieten (durchschnittlich -5 %) durch Preissteigerungen in anderen Lagen ausgeglichen werden (vgl. zum Ganzen Analyse der Immobilienpreisveränderungen, S. 11 f.).

Dieses Analyseergebnis ist wegen allgemeiner methodischer Mängel (im Folgenden: Ziff. 1.) und sonstiger Mängel (im Folgenden: Ziff. 2.) nicht haltbar.

1. Methodische Mängel

Die vorgelegte Analyse ist aufgrund methodischer Mängel nicht geeignet, die realen Auswirkungen des Vorhabens auf die Immobilienpreise im Flughafenumland abzubilden.

1.1 Allgemeinen Entwicklung des Immobilienmarktes

Die Bewertung der allgemeinen Entwicklung des Immobilienmarktes in der GfL-Analyse ist fehlerhaft.

Wie sich aus der Zusammenfassung (vgl. Teil A, Ziff. 3.4 der GfL-Analyse, S. 19) ergibt, sollen nach Auffassung des Gutachters die allgemeinen Entwicklungen (wie Konjunktur und Wirtschaftswachstum, Inflation, Finanzierungsbedingungen oder Besteuerungsgrundlagen) keinen bedeutenden Einfluss auf die untersuchte Fragestellung haben. Die allgemeinen Entwicklungen bleiben daher in der GfL-Analyse außen vor.

Dieser Ansatz ist insoweit problematisch, als sich allgemeine Entwicklungen zwar nicht auf die Preisentwicklung der unterschiedlichen Standorte zueinander auswirken. Sie wirken sich aber sehr wohl auf die absolute Höhe der Verluste aus. Die Nichtberücksichtigung dieser allgemeinen Faktoren und Einflüsse führt daher zu einer Verfälschung des Untersuchungsergebnisses.

1.2 Fehlerhafter Untersuchungsraum

Der ausgewählte Untersuchungsraum (vgl. dazu Teil A, Ziff. 4.1 der GfL-Analyse, S. 23) ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Es fehlt insbesondere an einer hinreichenden Begründung für die Auswahl der untersuchten Ortsteile. Es ist nicht ersichtlich, warum z. B. das Freisinger Stadtgebiet fast vollständig von der Analyse ausgenommen ist. So wird zwar abstrakt dargelegt, dass verschiedene repräsentative Ortsteile ausgewählt wurden, die von Fluglärmimmissionen betroffen sind. Dies sind jedoch nach dem beigefügten Plan wesentlich mehr Bereiche in Freising als dargestellt. Im Hauptort Freising gibt es lediglich zwei untersuchte Ortsteile, nämlich Lerchenfeld Nordost und Lerchenfeld Südwest. Vötting und Seilerbrückl als ebenfalls stark betroffene Gebiete sind ebenso wenig wie die restlichen Bodenrichtwertzonen aufgeführt.

Eine Abgrenzung der untersuchten Ortsteile fehlt ebenfalls gänzlich. Welche Bereiche im Einzelnen umfasst sind, ist nicht nachvollziehbar. So hat der Ortsteil Lerchenfeld der Stadt Freising fünf Bodenrichtwertzonen. Im Stadtgebiet von Freising sind es 19. Damit werden, wenn man davon ausgeht, dass bei der Analyse der beiden Ortsteile alle fünf Bodenrichtwertzonen berücksichtigt wurden, lediglich 5 von 19 Bodenrichtwertzonen betrachtet.

1.3 Mangelhafte Auswahl der Vergleichsgrundstücke

Auch die Auswahl der Vergleichsgrundstücke (vgl. Teil A, Ziff. 4.2.1. der GfL-Analyse, S. 24) ist mangelhaft.

Ausgangspunkt ist die amtliche Kaufpreissammlung der Jahre 2003 bis 2009. Nach dem Gutachter verblieben nach Abzug der nicht berücksichtigungsfähigen Kauffälle für sämtliche gewählten Ortsteile genügend Kauffälle. Allerdings fehlt eine Darlegung der Grundgesamtheit, die die Basis jeder statistischen Analyse ist und daher offen zu legen ist. Nicht nachvollziehbar ist insbesondere, wie viele Referenzfälle es je Ortsteil tatsächlich gegeben hat. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachprüfbar, wie der Gutachter zu seinen Ergebnissen gekommen ist.

Ferner liegt hier ein weiteres methodisches Problem vor:

Die Objekte, die wegen der Flughafenplanungen nicht am Markt platzierbar sind, kommen in der Analyse erst gar nicht vor. Beispielsweise ist es derzeit nicht möglich, Grundstücke südlich der Katharina-Maier-Straße in Freising zu veräußern. Die Grundstücke, für die nach dem maßgeblichen Bebauungsplan Nr. 98 der Stadt Freising Geschosswohnungsbau möglich ist, sind derzeit nicht realisierbar. Dies hätte ebenfalls in der Analyse berücksichtigt werden müssen.

1.4 Nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse

In der GfL-Analyse wird auf eine nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse abgestellt (Teil A, Ziff. 4.3.1 der GfL-Analyse, S. 25). Die Vergleichspreisanalyse stellt jedoch keine der gängigen Bewertungsmethoden nach dem Baugesetzbuch in Verbindung mit der Wertermittlungsverordnung dar.

2. Weitere Kritikpunkte

Die Analyse weist zahlreiche weitere Mängel auf, die nachfolgend dargestellt werden.

2.1 Methodenpraxis

Die Methodenpraxis weist Mängel auf (vgl. hierzu Teil B, Ziff. 1.3 der Analyse, S. 34).

Es besteht Einigkeit, dass Fluglärm auf Wohnimmobilien wertmindernd wirkt. In diesem Zusammenhang verweist die vorgelegte GfL-Analyse auf einen von Studien belegten Zusammenhang zwischen Fluglärm und Immobilienwert, deren Ergebnisse sich mehr oder weniger im gleichen Korridor befinden. Demnach soll der Wertverlust im Mittel bei angeblich 0,8 % pro dB liegen.

Völlig unklar ist jedoch, für welche Basis und welchen Korridor dies vorliegend gilt. Die angegebene Tabelle (vgl. GfL-Analyse, S. 35) suggeriert einen linearen Zusammenhang.

Tatsächlich müsste jedoch der Zusammenhang abhängig von der Basis sein. Ein exponentieller Zusammenhang bis hin zu einem "Prohibitivlärmpegel", bei dem ein Grundstück unverkäuflich wird, erscheint schlüssiger. In diesem Zusammenhang fehlt auch eine Übersicht, in der die Lärmpegel in Bezug auf die untersuchten Ortsteile dargestellt werden. Eine Zonierung müsste mit der niedrigsten der Analyse zugrunde gelegten Lärmzone, mithin bei 45 dB(A), beginnen.

2.2 Verfahrenspraxis und Verfahrenstypologie

In der GfL-Analyse (Teil B, Ziff. 1.4 der GfL-Analyse, S. 36) werden die Verfahren der Wertermittlungsverordnung und jenseits davon dargestellt und mit Ausnahme des angewandten Verfahrens als unbrauchbar verworfen, obwohl ausweislich der in der Analyse zitierten Literatur (vgl. Weigt, Vergleichswertverfahren für Hannover-Langenhagen; Faltermaier, Ertragswertverfahren Halle/Leipzig; Regressionsverfahren Flughafen Frankfurt und Metastudie für britische Flughäfen) nahezu jedes dieser Verfahren bei der Beurteilung der Auswirkungen eines Flughafens auf die Immobilienpreise bereits verwendet wurde. Da kein standartisiertes und damit nachvollziehbares und allgemein gültiges Verfahren für die Ermittlung der Immobilienpreise besteht, erscheint die Verwendung des gewählten Verfahrens willkürlich.

Selbst wenn das zugrunde gelegte Verfahren durch ein anderes Verfahren (Regressionsanalyse) bestätigt wurde, verbleiben immer noch etliche andere offensichtlich anwendbare Verfahren, die zu gegebenenfalls anderen Ergebnissen kommen könnten.

2.3 Fehlende empirische Repräsentativität

Es fehlt an der erforderlichen empirischen Repräsentativität, um aus der Analyse allgemeingültige Aussagen abzuleiten.

Bestritten wird die Behauptung des Gutachters in der Analyse, bereits 15 qualitativ differenzierte, aber grundsätzlich gleichartige Grundstückskauffälle in einem Gemeindegebiet würden eine ausreichend verallgemeinerungsfähige Aussage zulassen (vgl. Teil B, Ziff. 1.5. der GfL-Analyse, S. 40). Der Gutachter verweist insoweit als Beleg lediglich auf eine unveröffentlichte und eine veröffentlichte Studie von sich selbst. Weitere Belege für seine Behauptung gibt es nicht. Selbst wenn es sich wie dargestellt bei den Ortsteilen jeweils um eine Totalerhebung handeln sollte, fehlen hier gerade die nicht getätigten Grundstücksvorgänge, die deshalb unterblieben sind, weil die Kaufpreiserwartung, z. B.

wegen der Fluglärmwirkung und damit einhergehender potentieller Verluste, nicht realisiert werden konnte.

2.4 Unzureichender Abgleich

Der Preis- und Ortsteilsabgleich ist ebenfalls unzureichend (vgl. Teil B, Ziff. 2.3 der GfL-Analyse, S. 47).

Dem Gutachter lagen nach eigener Aussage 750 Fälle vor. Das sind bei 40 Ortsteilen bezogen auf den Untersuchungszeitraum 2003 bis 2009 rund 2,5 Fälle pro Ortsteil und Jahr.

Es stellt sich die Frage, ob dieser Stichprobenumfang wirklich ausreichend ist, insbesondere, da je Ortsteil auch noch Quartiere mit unterschiedlichen Qualitäten gebildet werden.

Wir **b e a n t r a g e n** daher,

ergänzende Analysen unter Berücksichtigung der vorstehenden Kritikpunkte einzuholen.

IX.

Naturschutz

Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen, letztlich nicht ausgleichbaren Eingriffe in die Natur stehen der Zulassung der 3. Start- und Landebahn ebenfalls entgegen.

Soweit die FMG nach erfolgter Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes "Nördliches Erdinger Moos" Unterlagen für eine Verträglichkeits- bzw. Abweichungsprüfung vorgelegt hat, ist zweierlei anzumerken:

Zum einen stellt sich die gewählte Bahnvariante 5 b als unter naturschutzfachlichen Aspekten schlechtere Alternative dar. Sie ist bereits deshalb aus rechtlichen Gründen zwingend auszuscheiden. Diesbezüglich verweisen wir nochmals auf unsere Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007.

Zum anderen wird zur Begründung des Antrags (Ordner 5/5, S. 21) auf die europäische Bedeutung des Vorhabens und auf eine Entschließung des Europäischen Parlaments Bezug genommen. Diese Entschließung beruhte jedoch auf der Grundlage der damaligen Prognosen zum Wirtschaftswachstum. Vor dem Hintergrund der nunmehr vorliegenden wirtschaftlichen

Entwicklung und der geänderten Bedarfprognose kann diese Bezugnahme keine geeignete Grundlage für die Begründung einer Abweichung sein.

Aufrechterhalten bleiben unsere Einwände auch insoweit, als die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe naturschutzfachlich nicht ausgleichbar sind. Dies gilt auch für die geplanten Kohärenzmaßnahmen: Die Herstellung einer Kohärenz entsprechend den rechtlichen Anforderungen ist nicht möglich.

An dieser Stelle verweisen wir auf die fachlichen Stellungnahmen des Bund Naturschutzes und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising, die wir vollumfänglich zum Gegenstand unserer Einwendungen machen.

Abschließend erklären wir nochmals, dass die schriftlichen und mündlich im Erörterungstermin erhobenen Einwendungen gegen den Antrag auf Planfeststellung vom 24.08.2007 für die Stadt Freising ausdrücklich aufrechterhalten bleiben.

Ferner **b e a n t r a g e n** wir,

die vorstehenden ergänzenden Einwendungen im Rahmen eines neuen Termins in Freising mit der FMG zu erörtern.

Michael Schwaiger
Erster Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft