

An
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -
Herrn RD Peter Schrödinger

80534 München

Ihr Zeichen 25-33-3721.1-MUC-5-07
Vom 06.04.2010
Unser Zeichen VE-MUC/PFV_3SLB_Erg.
Vom 25.05.2010

**Verkehrsflughafen München; Antrag der Flughafen München GmbH auf Planfeststellung einer 3. Start- und Landebahn gemäß §§ 8 ff. LuftVG; ergänzende Unterlagen der FMG und wirtschaftswissenschaftliches Gutachten des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI)
hier: ergänzende Einwendung und Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung als anerkannter Naturschutzverband an o.g. Verfahren und nehmen fristgerecht wie folgt Stellung.

Unsere Stellungnahme gilt auch als eine Einwendung im Sinne des Umweltrechtsbehelfgesetzes, der §§ 59 ff BNatSchG, der direkt anwendbaren EU-Richtlinie 2003/35 wegen mangelhafter Umsetzung dieser Richtlinie durch das Umweltrechtsbehelfgesetz sowie im Sinne unserer Betroffenheit als enteignungsbedrohter Grundstückseigentümer. Sämtliche in der Einwendungen genannten Rechtsverletzungen drittschutzfähiger Positionen von betroffenen Nachbarn dieses Flughafens tragen wir als unsere Einwendung vor. Auch Positionen des Klimaschutzes sind damit nach unserer Auffassung rüge- und klagefähig. Denn allein aus Gründen des Klimaschutzes und des mit dem Ausbau dieses Flughafens verbundenen zusätzlichen CO₂-Ausstoßes ist dieses Projekt nicht genehmigungsfähig.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt das Vorhaben der FMG, im Wege der Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG, die Kapazitäten des Verkehrsflughafens

München mit dem Bau einer 3. Start- und Landebahn, weiterer Vorfeldflächen und einem zusätzlichen (Satelliten-)Terminal zur Abfertigung erheblich zu erweitern, auch nach Durchsicht der nachgereichten Unterlagen weiterhin **strikt und entschieden ab**. Das Vorhaben ist nicht begründet, stellt einen erheblichen, vermeidbaren, nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar und ist weder nach Bayerischem Naturschutzgesetz noch nach der UVP-Richtlinie genehmigungsfähig.

Unseren Einwendungen ist nur in einzelnen Punkten und im Ergebnis in keiner Weise Rechnung getragen. **Wir halten daher unsere bereits schriftlich und mündlich vorgetragenen Einwendungen (Stellungnahme vom 18.12.2007, Erörterungstermine) in vollem Umfang aufrecht und ergänzen diese aufgrund der neu/ ergänzt vorgelegten Unterlagen im folgenden.**

Ferner **beantragen** wir aufgrund des Vorliegens völlig neuer Gutachten bzw. in wesentlichen Punkten ergänzten Gutachten die ergänzenden Einwendungen im Rahmen eines **neuen Termins** zu erörtern.

Zusammenfassend ist festzustellen:

- An der Dimension und der grundlegenden Schwere des Eingriffs durch das Vorhaben in Natur, Gesundheit des Menschen und Klima wurde nichts geändert.
- die Begründung des Vorhabens ist mehr denn je ungeeignet als Genehmigungsgrundlage für derart schwere Eingriffe, da die nach unten korrigierten Prognosen unsicherer denn je sind und die bisherige (und aktuelle) Entwicklung am Flughafen München eher unseren Einwendungen als den Prognosen der Gutachter recht gibt. Das Bedarfsgutachten von Intraplan weist immer noch erhebliche Mängel auf. Es ist insgesamt nach wie vor kein Bedarf für die 3 Start- und Landebahn nachweisbar, weder für 2020 noch für 2025.
- Zentrale Punkte wie der Klimaschutz finden nach wie vor keine Erwähnung in den Unterlagen.
- Auch zur Finanzierung finden sich keine Ergänzungen, es existiert offenbar kein Finanzierungskonzept.
- An der Nicht-Ausgleichbarkeit der Naturzerstörung hat sich trotz einiger Nachbesserungen nichts geändert, die Kohärenzsicherungsmaßnahmen sind nach wie vor fehlerhaft, eine Kohärenzsicherung nicht möglich. Da auch keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und keine Alternativenprüfung durchgeführt wurde, liegen die Ausnahmevoraussetzungen des europäischen Natur- und Artenschutzrechtes nicht vor.

Wir **beantragen** daher, der FMG die beantragten erforderlichen Planfeststellungen, Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Befreiungen Ausnahmen, Widmungen und Einziehungen sowie die erforderlichen wasserrechtlichen Eignungsfeststellungen **nicht** zu erteilen und das Vorhaben abzulehnen.

Gliederung der ergänzenden Stellungnahme:

I. Zum „Stand 22.01.2010“ (Ordner 47.1 - Luftrechtliche Genehmigung und Ordner 47.2. - LBP, saVP und FFH-VU dazu)	4
II. Zur 1. Änderung vom 01.02.2010 (Ordner 1/2 und 2/2):	4
III. Zur 2. Änderung vom 22.02.2010	5
Ordner 1/7: (Antrag und Grunderwerbsverzeichnis)	
Ordner 2/7 (Grunderwerbsverzeichnis, Änderung LPB), Ordner 3/7 (Änderung LPB - Pläne), Ordner 4/7 (LBP), Ordner 5/7 und 6/7 (LBP, Erläuterung Gewässerausbau)	
Ordner 7/7 (Stellungnahme Bodenmanagement):	
IV. Zum Stand 17.03.2010	7
Ordner 1/5: Szenariobetrachtungen Luftverkehrsprognose	7
Ordner 1/5: Untersuchung des landseitigen Verkehrs	17
Ordner 1/5: Schalltechnische Untersuchung	17
Ordner 2/5: Vertiefung der lufthygienischen Untersuchung	19
Ordner 2/5: Ermittlung und Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmission im Umland	20
Ordner 2/5: Stellungnahme zum Externen Risiko am Flughafen München	22
Ordner 3/5: Untersuchung der Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München	22
Ordner 3/5: Umweltverträglichkeitsstudie – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung	23
Ordner 3/5: Agrar- und Waldstrukturelle Untersuchung	23
Ordner 4/5 (FFH-Verträglichkeit und Vogelschutz, saP)	24
Ordner 5/5: Anträge Naturschutzrecht (Anpassung der Einzelanträge Nr. A IX.9. (Naturschutz):	32
Ordner 5/5: Fachbeitrag Vegetation und Flora, Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen Schutzgebietsverordnungen	33
Ordner 5/5: Artenschutzrechtliche Betrachtung Tiergefahrenabwehr	34
Ordner 5/5: Übersichtsplan Eigenjagd FMG	34
V. Fehlende Ergänzungen	34

I. Zum „Stand 22.01.2010“ (Ordner 47.1 – Luftrechtliche Genehmigung und Ordner 47.2. - LBP, saVP und FFH-VU dazu)

Die Änderungen sind

- **Änderung Bauschutzbereich** zwischen 1,5 – 4,0 km Radius auf 25 m Höhe (statt 15m), aufgrund Änderung LuftVG
- **Herstellung der Luftfahrthindernis-Freiheit** nach BMVBW-Richtlinie (jetzt BMVBS)
- Naturschutzrechtliche Bewertung der zahlreichen bisher noch nicht berücksichtigten Bäume und Gehölzgruppen als Hindernisse (**Fällungen, dauerhafte Kappungen**), entsprechende Änderung des LBP.

Wie im LBP (J-030) dargestellt, sind von den Rodungen/ Kappungen auch amtlich kartierte Biotope (auch Fließgewässer) betroffen, Lebensraum von Vögeln und Fledermäusen geht verloren. Ein Teil der Eingriffe soll durch eine Nutzungsextensivierung von Auewiesen in der Isaraue ersetzt werden (J-231-E-2, Fläche der FMG). Damit kann die Funktion eines Gehölzes nicht ersetzt werden. Auch durch die räumliche Distanz kann die Funktion flughafennaher Gehölze nicht ersetzt werden. Die Maßnahme ist daher ungeeignet. Auch die Neuanlage einer straßenbegleitenden Ersatzpflanzung auf einer FMG-Fläche in Attaching zur vorrangigen Eingrünung des Ortsrandes (J-230-A-1) kann nicht den Verlust von Lebensraumfunktionen eines an einen Bach gebundenen Fließgewässerbegleitgehölzes ausgleichen. Wir weisen zudem darauf hin, dass wir auch für die zusätzlich beantragten Ausnahmen von den naturschutzrechtlichen Verboten kein Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen des §30 (3) bzw. § 39 (7) BNatSchG i.V.m. Art. 13d (2) BayNatSchG sehen, da das Vorhaben nicht mit überwiegenden Gründen des Gemeinwohls begründet werden kann (vgl. unsere bisherige und ergänzende Stellungnahme zum Bedarf für das Vorhaben).

II. Zur 1. Änderung vom 01.02.2010 (Ordner 1/2 und 2/2):

Geändert wurden vor allem

- **Regelquerschnitt ED 5** von RQ 9,5 auf RQ 10,5
- Zufahrten zur Übergabestation
- **Radweg** entlang der St 2584 sowie die Geländeaufschüttungen in diesem Bereich zur Minimierung des Eingriffes in den Lohwald Schwaigerloh
- Lichte Durchfahrtshöhe von mind. 4,7 m bei St 2084 und St 2584

Laut Planungsunterlagen ergibt sich daraus keine Änderung, d.h. auch keine Verbesserung der naturschutzfachlichen Bewertung im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit und den speziellen Artenschutz. Lediglich der LBP wurde geringfügig überarbeitet und Kompensationsmaßnahmen angepasst (ohne zusätzliche Maßnahmen).

Einer geringfügigen Reduzierung der Rodungsfläche des Lohwaldes von 0,52 auf 0,27 ha steht eine Erhöhung des Eingriffes und Zunahme der Netto-Versiegelung um 0,17 ha durch Verbreiterung der ED 5 und infolgedessen geringerer Anrechenbarkeit der straßennahen Ausgleichsflächen gegenüber.

Am Ausmaß des Gesamt-Eingriffes und insbesondere der Gesamtversiegelung hat sich nichts geändert: statt bisher 863,4 ha Gesamtflächenverbrauch (außerhalb der planfestgestellten Flughafengrenze) beinhaltet die neue Planung einen **Gesamtflächenverbrauch von 863,6 ha, davon 318,4 ha vollversiegelt**, 7,5 ha teilversiegelt und 537,7 ha Grünflächen, Gewässer u.a. (vgl. Ordner 2/2 Boden- und Rohstoffmanagement, Tab. 2-1, S. 35), d.h. anstelle einer dringend gebotenen Reduzierung der Versiegelung erfolgte durch die Verbreiterung der ED 5 sogar noch eine leichte Erhöhung.

III. Zur 2. Änderung vom 22.02.2010

Ordner 1/7: (Antrag und Grunderwerbsverzeichnis)

Ordner 2/7 (Grunderwerbsverzeichnis, Änderung LPB), Ordner 3/7 (Änderung LPB - Pläne), Ordner 4/7 (LBP), Ordner 5/7 und 6/7 (LBP, Erläuterung Gewässerausbau)

Im wesentlichen beinhaltet die vorgelegte Änderung nach Angaben des Antragstellers eine Berücksichtigung von Kritikpunkten der höheren Naturschutzbehörde am Ausgleichskonzept. Die Anpassungen erfolgten insgesamt jedoch nur in Detailbereichen rechtlicher Natur, einiger zusätzlicher Erhebungen oder einer differenzierteren Darstellung und Konkretisierung von Kompensationsmaßnahmen (Zielrichtung und Artbezug) bzw. Ergänzung der Kohärenzmaßnahmen. Die Änderungen betreffen insbesondere auch den Kohärenzausgleich und CEF-Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Kohärenzausgleich für das europäische Schutzgebiet und die saP. Wir nehmen dazu daher in Zusammenhang mit der FFH-VP und saP ergänzend Stellung (s.u.).

Wir möchten jedoch auch an dieser Stelle feststellen, dass etliche der geänderten Unterlagen auch auf die vom BN detailliert vorgetragenen Einwendungen im bisherigen Verfahren zurückzuführen sind und unsere damals vorgetragenen Argumente damit Bestätigung erfahren, obwohl dies von den Gutachtern und der FMG noch im Erörterungsverfahren abgestritten wurde. Dies spricht nicht für die Glaubwürdigkeit des Vorhabensträgers.

Beispielsweise sind im Vergleich zur 1. Planung alleine 38 ha Ausgleichsmaßnahmen entfallen, da deren Wirksamkeit „*kurz- bis mittelfristig nicht hinreichend gesichert war*“ (S.28 Antrag der FMG). Sie mußten durch 41 ha zusätzliche Maßnahmenflächen ersetzt werden. Beispielsweise wurde auf die Inanspruchnahme von ca. 15 ha Ausgleichsflächen in Verschnitt- und Zwickelflächen der Landwirtschaft verzichtet, stattdessen wurden neue Ausgleichsflächen (z.B. ca. 15 ha im Freisinger Moos) zusätzlich aufgenommen. Die Ungeeignetheit derartiger Flächen ist allgemein bekannt und hätte auch 2007 schon erkannt werden müssen. D.h. dass die Gutachter 2007 in mehreren Punkten einer Fehleinschätzung unterlagen oder den Ausgleich bewußt zu optimistisch eingeschätzt hatten. Die **Gesamtkompensationsfläche** hat sich von 796 ha (anrechenbare Fläche) **auf 806 ha erhöht**.

An der grundlegenden und von uns ausführlich belegten Fehlbewertung des Eingriffs (Unterschätzung) und dessen Ausgleichbarkeit bzw. Kompensierbarkeit durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen (Überschätzung der Wirkung) hat der Vorhabensträger jedoch nichts geändert. Auch hat er

nichts an den grundlegenden und von uns detailliert dargestellten Defiziten der Erhebungsmethodik beispielsweise bei der Avifauna geändert, obwohl auch hier Korrekturen eingeräumt werden mußten (Großer Brachvogel, s.u.). Insofern bleiben unsere bisherigen Einwendungen in der überwiegenden Anzahl der Details und insbesondere in der Gesamtbewertung unverändert gültig.

Ordner 7/7 (Stellungnahme Bodenmanagement):

Die neuen Ausgleichs- und Kohärenzmaßnahmen des Gewässerausbaus sind mit einem **Bodenabtrag von ca. 142.000 m³ Boden** verbunden. Aufgrund der Arsenhaltigkeit wird davon ausgegangen, dass der Bodenabtrag „überwiegend externe“ Verwendung bzw. Verwertung findet. Gleichzeitig wird jedoch festgestellt, dass sowohl die Böden der Verwendungsklasse I (41.500 m³: davon 22.500 ha) „überall zur Bodenandeckung ... usw. eingesetzt werden“ können, als auch der Verwendungsklasse II (80.500 m³) und III (10.500 m³) „im Umfeld der Maßnahmenflächen als **Bodenauftrag im Erdinger, Freisinger und Dachauer Moos in Frage [kommen]**. Denkbar sind geringmächtige Andeckungen mit Oberboden auf Ackerflächen.“ (S. 21, 22 Bodenmanagement). Ca. 122.500 m³, d.h. ein Großteil des Bodenmaterials sind also dazu geeignet, naturschutzfachlich negative Entwicklungen in den umgebenden Niedermooren folgen zu lassen! Bei einem angenommenen Bodenauftrag von 20 cm wären mehr als 50 ha Fläche betroffen. Die Andeckung von Ackerflächen führt zu einer weiteren Verschlechterung des oberflächennahen Grundwasserstandes und damit des Niedermoorcharakters oder zur Verfüllung oft letzter auch in Ackerflächen noch vorhandener Kleinmulden (die z.B. als Trittsteinbiotop für wandernde Limikolen von Bedeutung sind) und damit auch zur Verschlechterung von Lebensräumen für Arten. Sie reduziert auch die Potentiale der – auch aus Klimaschutzgründen dringend nötigen - Rückwandlung von Niedermoor-Ackerflächen in Grünlandflächen. Diese möglichen und im Bodenmanagement-Gutachten explizit angesprochenen möglichen negativen Auswirkungen wären zwingend zu prüfen und auszuschließen gewesen. Dies ist nicht erfolgt.

Für den Abtransport des Materials werden **10.900 nötige LKW-Fahrten** angenommen. Dies wird zu einer starken Verlärmung und Staubbelastung (teilweise arsenhaltig!) der Maßnahmenggebiete führen. Auch ist die Gefahr der Überbelastung von Fahrwegen (z.B. Feldwege im Freisinger Moos) gegeben, was evtl. einen Ausbau dieser Wege nach sich ziehen wird. Diese Folgemaßnahmen und die starke Belastung der Maßnahmenggebiete und angrenzender Gebiete (z.B. für überwinternde Vögel) wird in den Unterlagen überhaupt nicht bzw. nicht detailliert genug einbezogen.

IV. Zum Stand 17.03.2010

Ordner 1/5: Szenariobetrachtungen Luftverkehrsprognose

Wir nehmen mit Interesse zur Kenntnis, dass etliche der von uns sowohl in der Stellungnahme als auch im Erörterungstermin gerügten Punkte nun überarbeitet werden mussten. Noch im Erörterungstermin (d.h. noch vor 1 Jahr) haben die Gutachter der FMG ihre bisherigen Prognosen vehement verteidigt. Dies lässt Rückschlüsse auf die Glaubwürdigkeit und Seriosität der Gutachten zu.

Auch das überarbeitete Prognosegutachten ist jedoch in vielen Punkten mangelhaft. Wir nehmen im folgenden Stellung zu

- **Gutachten Qualitätssicherung der TUHH (2009)**
- **Wirtschaftsgutachten des HWWI (2010)**
- **überarbeitete Bedarfsprognose Intraplan (2010)**

a) Qualitätssicherung TUHH

Die Methodik der Berechnung der Luftverkehrsprognose ist nach Angaben von Intraplan „*methodisch unverändert*“. Damit bleiben auch alle unsere diesbezüglichen Einwendungen uneingeschränkt aufrecht erhalten. Der Aussage, dass das Qualitätsgutachten der TUHH (Technische Universität Hamburg-Harburg) die grundsätzliche Eignung des Prognoseverfahrens grundsätzlich bestätigte (S. 7 Intraplan-Gutachten), muss widersprochen werden. Wir verweisen hierzu auf folgende Aussagen des TUHH-Gutachtens:

„**Eine externe Überprüfung des Gutachtens ist angesichts der Vielzahl der Datengrundlagen sowie der Komplexität von Simulationsprogrammen nicht bis in alle Details möglich.**“ (S. 15). Die entscheidende Ausgangsbasis für die Prognose stellt die „**Quelle-Ziel-Matrix**“ dar. „*Die in LVP München 2007 verwendete Quelle-Ziel-Matrix basiert auf einer beim Gutachter Intraplan Consult „vorhandenen Quelle-Ziel-Matrix“*“, die laufend fortgeschrieben und durch Fluggastbefragungen vorläufig hochgerechnet und durch „*Relationsstatistiken des statistischen Bundesamtes sowie der entsprechenden ausländischen Statistiken kalibriert ...* **Die verwendeten Statistiken für die ausländischen Relationen sind nicht näher bekannt und bleiben für den Leser intransparent.** Auch Aussagen zu den für die laufenden Fortschreibungen verwendeten Datengrundlagen und Methoden sowie der Frage, ob und wie die Übereinstimmung der Matrix mit der Realität überprüft wird und welche Übereinstimmungsmaße dabei erzielt werden, sind in LPV München 2007 **nicht enthalten.**“ (S. 20). „*In LPV München 2007 wurden jedoch keinerlei konkrete Informationen zur Güte der verwendeten Quelle-Ziel-Matrix und den hierfür verwendeten Prüfmethoden dokumentiert. **Hier wäre ein höheres Maß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit sowohl erreichbar als auch notwendig.**“*

„**So ließen sich unserer Meinung nach z.B. einige der identifizierten Kritikpunkte am Intraplan Consult-Modell mittels eines synthetischen Modells deutlich besser lösen.** Insbesondere könnte die Modellstruktur stärker am Verhalten und den Wahlentscheidungen der Verkehrsteilnehmer und damit auch wesentlich leichter nachvollziehbar gestaltet werden.“ (S. 35)

„*Auslastungswerte ... sind nicht dokumentiert. ... [Es wurden] keine einheitlichen Sitzlade- bzw. Nutzlastfaktoren im Verkehrsmodell angesetzt Stattdessen wird dies von Intraplan Consult händisch ... fallspezifisch entschieden....*“ (S. 69). Es wird letztlich konstatiert: „**Damit verbunden sind jedoch erhebliche Freiheitsgrade des Gutachters, ein großer Einfluss auf das Ergebnis und ein deutlicher Transparenzverlust.**“ (S. 69)

Das Gutachten zeigt deutlich zahlreiche gravierende Schwächen des Intraplan-Gutachtens auf und ist daher nicht geeignet, die von uns vorgebrachten Zweifel und Einwendungen auszuräumen. Im Gegenteil: das Gutachten kommt selbst zum Schluss, dass andere Gutachten zu anderen Ergebnissen der Prognose kommen könnten: „**Daher ist es generell nicht auszuschließen, dass andere Gutachter bezüglich des gleichen Prognosegegenstandes zu abweichenden Prognoseergebnissen kommen.**“ (S. 18).

Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme zum TUHH-Gutachten (Anlage) und **beantragen erneut ein vollkommen neues Bedarfsgutachten eines unabhängigen Gutachters und die Offenlegung aller für das Gutachten verwendeten Daten und Parameter.**

b) HWWI-Gutachten zur Weltwirtschaft:

Dem neuen Bedarfs-Gutachten von Intraplan liegen die Szenarien und Prognosen des Wirtschaftlichen Gutachtens des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) zugrunde, wobei Intraplan den Schwerpunkt auf das „Basisszenario“ des HWWI-Gutachtens legt. Das HWWI-Gutachten – und damit in der Folge auch das Intraplan-Gutachten – ist jedoch unzureichend, da es zentrale Rahmenbedingungen für die Prognose nicht berücksichtigt bzw. z.T. auch noch nicht berücksichtigen konnte und das Wirtschaftswachstum einfach weiterhin hochrechnet und damit stark überschätzt.

Im Vergleich zur Intraplan-Prognose 2007 liegen die Wachstumsraten des BIP (2005 bis 2020) für das „Basisszenario“ und das „Szenario niedrigeren Wachstum“ in den europäischen Ländern und Ländergruppen sowie in Nordamerika und Japan z. T. erheblich **unter** den von Intraplan 2007 verwendeten Zuwachsraten. Das gilt auch mit Ausnahme der Länder Österreich, Schweiz und Benelux sowie Ostmitteleuropa für das „Szenario höheres Wachstum“. **Höhere** Zuwachsraten werden dagegen nur für die Schwellen- und Entwicklungsländer in Afrika, Asien und Lateinamerika sowie auch für Australien und Ozeanien vorausgesagt. Besonders groß sind die Unterschiede in den beiden Regionen „Mittlerer Osten“ (v.a Indien) und „Südostasien“ (v.a. China). Dauerhaft (bis 2025) derart hohe Zuwachsraten sind jedoch äußerst optimistisch.

Bei allen Wachstums-Einschätzungen **nicht berücksichtigt** werden folgende wesentliche Punkte:

- **Auswirkungen der Wirtschaftskrise:** Offenbar wird unterstellt, dass die jüngste Weltfinanz- und Weltwirtschaftskrise die langfristigen wirtschaftlichen Zusammenhänge nicht nachhaltig gestört hat, denn es wird mit einem deutlichen und kontinuierlichen Aufholprozess unmittelbar nach der Krise gerechnet. Die drei für die Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung gebildeten Szenarien unterscheiden sich deshalb nur dadurch, wie schnell die gegenwärtige globale Wirtschaftskrise in den einzelnen Ländern bzw. Ländergruppen überwunden wird und wie weit der Trendverlauf in der Krise abknickt oder nicht (S. 2, 3 HWWI). Dem widerspricht jedoch die übereinstimmende Meinung aller maßgebenden Konjunkturforscher, dass die gegenwärtige weltwirtschaftliche Krise an Ausmaß und Tiefe des wirtschaftlichen Einbruchs alle bisherigen Krisen seit der ersten Weltwirtschaftskrise Anfang der 30iger Jahre übertroffen hat und die langfristigen Zusammenhänge nachhaltig gestört hat.
- die Auswirkungen **künftiger Finanz- und Währungskrisen:** Dass bis 2025 keine weiteren Krisen angenommen werden, widerspricht allen Erfahrungen. Laut den Statistiken der Finanzkrisen über Jahrhunderte hinweg ist pro Jahrzehnt mit

mindestens einer schweren Finanz- und Wirtschaftskrise zu rechnen. Beispielsweise traten im letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts mindestens eine, im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts sogar zwei (2002/03 und 2007 bis 2009) solcher Finanz- und Wirtschaftskrisen auf. Daher ist die Annahme der Gutachter, dass bis 2025 keine weiteren Krisen auftreten, statistisch nicht abgesichert. Vielmehr ist keineswegs auszuschließen, dass im Verlauf des Prognosezeitraums 2009 - 2020 bzw. bis 2025 erneute Kriseneinbrüche auftreten können, welche den angenommenen Verlauf der gleichmäßigen Zuwachsraten der wirtschaftlichen Entwicklung unterbrechen würden.

- aktuelle Entwicklungen wie **Griechenlands Schuldenkrise** und ihre Auswirkungen auf den Euro-Kurs etc. oder die **Klage der SEC gegen Goldman Sachs** mit unabsehbaren Folgen für den gesamten Finanzsektor.
- die Probleme **staatlicher Verschuldung** und der **Staatsverschuldung der EU-Länder** mit unabsehbaren wirtschaftlichen Folgen.
- die **US-Gewerbeimmobilien-Blase** (Schaden geschätzt: 1,4 Billionen Dollar) und die **US-Kreditkarten-Blase** (Schaden unkalkulierbar)
- die **künstliche Niedrigbewertung der chinesischen Währung** mit unabsehbaren Folgen für Weltwirtschaft.
- **Ölpreis**: Schwankungsbreite und v.a. die Wahrscheinlichkeit höherer Preise als angenommen wird zu gering eingeschätzt (s.u.).
- Folgen des **Klimawandels**, der gerade die Schwellenländer stark treffen wird.

Als **vollkommen nicht-nachhaltig und weltfremd** müssen die Annahmen des HWWI-Gutachtens bei der **Energiepolitik** bezeichnet werden: Es werden (beim Ölpreis, und damit vermutlich auch im ganzen Gutachten) weder Restriktionen durch zusätzliche **Klimaschutzmaßnahmen** noch ökonomische Auswirkungen des **Klimawandels** auf das Wirtschaftswachstum/ BIP angenommen: „*Hinsichtlich der Energie- und Umwelt-, Klimapolitiken der Verbraucherländer wird in den drei Szenarien „Business as usual“ unterstellt.*“ Dies ist für den Fall, dass die Staaten die zwingend nötigen Ziele des Klimaschutzes doch noch erreichen wollen, vollkommen unrealistisch. Die Annahme des „Business as usual“, d. h. weiter steigendem Verbrauch von nicht-erneuerbaren Rohstoffen bei gleichzeitiger Zunahme der dadurch verursachten Emissionen muss von einer Behörde des Freistaates Bayern, der sich selbst Klimaschutzziele gesetzt hat und der zur Erfüllung der Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet ist, als nicht vereinbar mit staatlichen Zielsetzungen abgelehnt werden. Diese Annahme ist darüber hinaus auch grundsätzlich als unverantwortlich gegenüber den kommenden Generationen abzulehnen. Sie ist auch angesichts der politischen und fachlichen Diskussionen über die dringende Notwendigkeit von verstärktem Klimaschutz absolut weltfremd.

Auch eine Fortsetzung des bisherigen globalen Wachstums nach dem Prinzip des „*Business as usual*“ würde unsere Gesellschaft in massive wirtschaftliche und ökologische Probleme stürzen. „**Grenzen des Wachstums**“ (Meadows/ Randles/ Meadows 2007) werden von den Gutachtern offenbar grundsätzlich ausgeschlossen.

Als **Fazit zum HWWI-Gutachten** ist festzustellen, dass

- die Unsicherheitsfaktoren im Gutachten deutlich unterschätzt wurden
- und insbesondere künftige geringere Zuwachsraten des Wirtschaftswachstums eine höhere Wahrscheinlichkeit aufweisen als angenommen.

Entsprechend ist dem „**Szenario mit niedrigerem Wachstum**“ die **höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zuzurechnen**, und zwar eine höhere Wahrscheinlichkeit als dem „Basisszenario“, während das „Szenario höheres Wachstum“ sehr unwahrscheinlich ist. Auffallend ist im übrigen, dass das HWWI-Gutachten selbst an keiner Stelle begründet, weshalb das „Basisszenario“ die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit haben soll.

Das Gutachten enthält bezeichnenderweise auch keinerlei Bezug zur Planung der 3. Bahn. Ein Bedarf für die 3. Bahn lässt sich bei genauer und kritischer eigener Betrachtung selbst aus dem HWWI-Gutachten nicht ableiten. Nicht einmal das angenommene Basisszenario wäre tatsächlich geeignet, einen Bedarf für eine 3. Bahn zu begründen. Überschlägige eigene Berechnungen auf der Annahme realistischerer Rahmenbedingungen (Wirtschaftswachstum, Ölpreis u.a.) als von Intraplan angenommen, kommen für 2020 sowohl beim „Basis-Szenario“ als auch beim „Szenario niedrigen Wachstums“ zu Passagierzahlen, die nur unwesentlich über bzw. deutlich unter den Zahlen liegen, die Intraplan 2007 für den „Prognosenußfall“ angegeben hat. Für das „Szenario niedrigen Wachstums“ gilt dies auch noch für 2025, beim Basisszenario sind die Zahlen 2025 noch deutlich unter den von Intraplan für 2020 prognostizierten Werten (vgl. Einwendung von Prof. Dr. Besch vom 19.04.2010 im ergänzenden Planfeststellungsverfahren). **Daraus leitet sich ab, dass weder für das am wahrscheinlichsten eintretende „Szenario niedrigen Wachstums“ noch für das Basisszenario ein Bedarf für eine 3. Bahn begründet werden kann.** Hinzuweisen ist auch darauf, dass die Bandbreite der Ergebnisse bei dieser Berechnung mit realistischeren Rahmenbedingungen erheblich breiter ist. Gerade in Verbindung mit der derzeit sehr hohen Prognoseunsicherheit für Weltwirtschaftswachstum-Entwicklungen bis 2025 **kann das Basisszenario daher keine belastbare Entscheidungsgrundlage sein.** Es ist unseres Erachtens weniger, aber mit Sicherheit auch nicht mehr wahrscheinlich als das „Szenario geringeren Wachstums“.

c) Intraplan-Bedarfsgutachten (2010)

Entsprechend den Defiziten des HWWI-Gutachtens (s.o.) weist auch das auf dem HWWI-Gutachten aufbauende neue Intraplan-Bedarfsgutachten entsprechende Defizite auf:

Die Annahme des Basisszenario ist ein grundlegender Fehler. Das Intraplan-Gutachten hätte mit dem „Szenario niedrigen Wachstums“ rechnen müssen (s.o.).

Ein weiteres grundlegendes Defizit ist, dass erneut nähere und nachvollziehbare Angaben zum Berechnungsverfahren der „Quelle-Ziel-Matrix“ als Datengrundlage fehlen, obwohl dies auch in der Qualitätskontrolle des TUHH-Gutachtens gerügt wurde (s.o.). Das Intraplan-Gutachten bleibt damit nach wie vor nicht nachvollziehbar – auch für die Genehmigungsbehörde.

Weitere Defizite sind insbesondere Fehleinschätzungen bei zentralen Parametern zur Berechnung der Prognose der Flugbewegungen und Passagiere:

- **Wirtschaftswachstum:** wird im Basisszenario überschätzt (s.o. zu HWWI-Gutachten).
- **Der Einfluss des von HWWI angenommenen Wirtschaftswachstums auf die Flugbewegungen** wird überschätzt: Folgende Flugbewegungszahlen des Jahres 2009 sind heranzuziehen (Intraplan Seite 31): Deutschland 116.000 Bewegungen, Italien 41.700 Bewegungen, China, Ostasien 3.700 Bewegungen, Indien 1.400 Bewegungen. Die Regionen mit gestiegenem Wirtschaftswachstum tragen also wesentlich weniger zu den Flugbewegungen bei als die Regionen, in denen

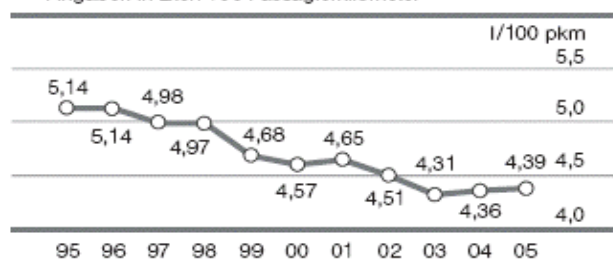
das Wirtschaftswachstum nach unten korrigiert werden musste.

Der Flughafen München ist nach wie vor der größte Flughafen im Bereich Inlandspassagiere: laut Homepage der FMG ist MUC der Flughafen mit der mit Abstand größten Zahl an innerdeutschen Passagieren: 2009: MUC: 9,3 Mio, Tegel 6,6 Mio, FRA 6,0 Mio, HH 5,4 Mio, fast ein Drittel innerdeutsch, das Verlagerungspotential auf die Schiene ist speziell in München enorm.

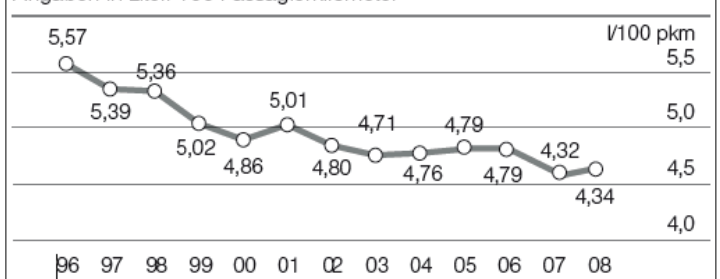
- **Demografische Entwicklung:** es fehlt eine aktualisierte Betrachtung der **Altersstruktur** und der Auswirkungen des demografischen Wandels (Alterung der Bevölkerung, Rückgang der Bevölkerung in Deutschland). Die Bevölkerungen Deutschlands und Zentraleuropas, als potentielle Nachfrager nach Flügen, schrumpfen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten nachhaltig. Diese Prognosen erscheinen angesichts der im Zeitablauf stabilen Geburtsraten sehr viel sicherer als die zum volatilen Wirtschaftsgeschehen.
Nicht nachvollziehbar sind dagegen folgende Aussagen des Gutachtens: Wie aus einer von 81,75 Mio. (2009) auf 79,33 Mio. (2025) schrumpfender Bevölkerung (vgl. Tab. 2-3, Mittelwert bzw. „Basisszenario“) eine auf 41,11 Millionen (Tab. 3-3, ebenfalls Basisszenario) gestiegene Erwerbstätigenzahl resultieren soll, bleibt ein Geheimnis der Prognostiker oder der Urheber der Projektion. Denn 2009 lag die Erwerbstätigenzahl noch bei 39,8 Mio. (Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 123 vom 31.03.2010). Aus 2,4 Millionen weniger Menschen würde also eine Zunahme der Erwerbstätigenzahl um 1,3 Millionen erwachsen. Dies verwundert noch mehr, wenn man sich die Altersstruktur anschaut! Denn die Zahl der im „erwerbsfähigen Alter Befindlichen“, d.h. der über 15- bis unter 65-Jährigen verringert sich nach demselben Prognoseszenario (Mittelwert aus Var. 1-W1 und W2) um sage und schreibe 4,7 Mio. von 53,9 auf 49,2 Mio. Von diesen 49,2 Mio. Menschen sollten dann also 41,1 Mio. erwerbstätig sein, wodurch sich die altersgruppenspezifische Erwerbsquote auf 84 % erhöhen würde – von unter 74% aktuell. Dies ist extrem unglaubwürdig. Nimmt man die folgenden fünf Jahre hinzu (bis 2030), so ist sogar ein Rückgang des „Erwerbstätigen-Potentials“, also der 15- bis unter 65-jährigen Menschen in Deutschland um 7,7 Mio. zu erwarten (2030: 46,2 Mio.). Sollte die Erwerbstätigkeit dann immer noch steigen, wäre die Erwerbsquote in wenigen Jahren dann wohl höher als 100%?!
- **Landseitige Verkehrsanbindung:** nach wie vor wird von der Realisierung einer Reihe von Infrastrukturmaßnahmen (Schiene und Straße) ausgegangen, die bislang kaum über den Stand von wenig belastbaren Gutachten hinausgekommen sind und deren Realisierung auch wegen der Finanzkrise unsicherer ist denn je (s.u. Punkt Untersuchung des landseitigen Verkehrs). Die Kosten des Gesamtpaketes dürften deutlich über 10 Mrd. € liegen. Dieser Punkt ist völlig unrealistisch bezüglich Finanzierung und Planung.
- **Luftseitiges Verkehrsangebot:** nicht berücksichtigt wurde beispielsweise die Tatsache, dass sich die Schweiz derzeit weigert, an der Einbeziehung des Luftverkehrs am Immissionshandel teilzunehmen. Dadurch wird der Flughafen Zürich für die Luftfahrtgesellschaften im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen interessanter.
Intraplan rechnet mit Kosten von rund 100 €/Tonne Kerosin. Der Marketingzuschuss betrug zuletzt 12 Euro/1000 Liter Kerosin. München ist der nächstgelegene Interkontinentalflughafen zu Zürich. Die Berechnung der Mehrkosten (Seite 20 oben) beruht auf einem falschen Wechselkurs, aktuell wären es nicht 60 €/Barrel sondern 65 €/Barrel (fallende Eurokurse sind in der Gedankenwelt von Intraplan offensichtlich nicht vorgesehen).

- **Luftverkehrspreise:** obwohl noch im Erörterungstermin, also vor ca. 1 Jahr von den Gutachtern und der FMG vehement abgelehnt, mussten nun also auch Intraplan und die FMG infolge des HWWI-Gutachtens ihre Aussagen korrigieren und z.B. einen höheren Ölpreis als bisher angenommen einberechnen. Der Ölpreis zeigt exemplarisch, wie fehlerhaft die Einschätzungen von Intraplan und der FMG waren und wie falsch im Erörterungstermin (zu diesem Zeitpunkt war für jeden die Fehlerhaftigkeit der Annahmen zum Ölpreis erkennbar) die Einwendungen behandelt wurden und die Einwender wie sich nun herausstellt völlig zu unrecht abgewiesen wurden.
- **Luftverkehrspreise - Ölpreis:**
Auch die neue Einschätzung der Ölpreisentwicklung weist erhebliche Mängel auf. Das Gutachten legt einen Ölpreis von 103 US-\$ für 2020 bzw. 119 US-\$ für 2025 zu Grunde und bezieht alle weiteren Einflussfaktoren für die Gesamtentwicklung der Luftverkehrspreise relativ zum 2006er bzw. 2009er Level in US-\$. Dadurch bleiben Wechselpreisschwankungen unberücksichtigt. Dadurch bleibt auch das bisherige Höchstniveau der Ölpreise im Jahr 2008 unberücksichtigt, obwohl 2008 bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung sehr viel mehr der von HWWI angenommenen Erholung entspricht. Die zunehmende Wahrscheinlichkeit höherer Preise durch Überschreiten des Peak-Oil (und Spekulationen) wird ebenfalls unterschätzt. „Konventionelles Erdöl wird in absehbarer Zeit nicht mehr im bisherigen Maße zur Verfügung stehen.“ (BGR, 2009: Energiekurzstudie). Andere Experten sehen den Ölpreis in Kürze bei über 150 Dollar pro Fass (z.B. Steffen Bulkold am 8. April 2010 in der SZ). Die Katastrophe, die sich seit 20. April im Golf von Mexiko abspielt, wird unabsehbare Folgen für die Erschließung neuer Vorkommen in tiefen Gewässern haben. Sie zeigt auch die hohen ökologischen und ökonomischen Risiken künftiger Neu-Erschließungen.
- **Luftverkehrspreise - Treibstoffkosten:** Die Berechnungsgrundlage von Intraplan stimmt nicht mit den offiziellen Angaben von Lufthansa selbst überein: Laut Intraplan liegt bei Lufthansa der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten im Jahr 2008 bei 21%, für München wurde für 2009 „ein relevanter Wert von 18% angenommen.“ (S. 18 Intraplan-Gutachten). Laut einem Infobrief der Lufthansa und einer Grafik der einzelnen Kostenanteile beträgt dieser Anteil 28% (auch wenn in der Unterschrift dieser Grafik von knapp 25% die Rede ist).
- **Luftverkehrspreise - spezifischer Treibstoffverbrauch:** auch hier sind Fehler in der Datengrundlage feststellbar. Intraplan stellt unter Bezugnahme auf IATA fest, dass der spezifische Treibstoffverbrauch „im langjährigen Mittel etwa um 2% p.a. pro Personenkilometer gesunken“ ist (S. 18 Intraplan-Gutachten). Dem widerspricht jedoch die Bilanz von Lufthansa, die offenbar selbst mit unterschiedlichen Zahlen operieren muss, um einen nennenswerten Rückgang darstellen zu können (beide Abb. aus Jahresberichten der Lufthansa):

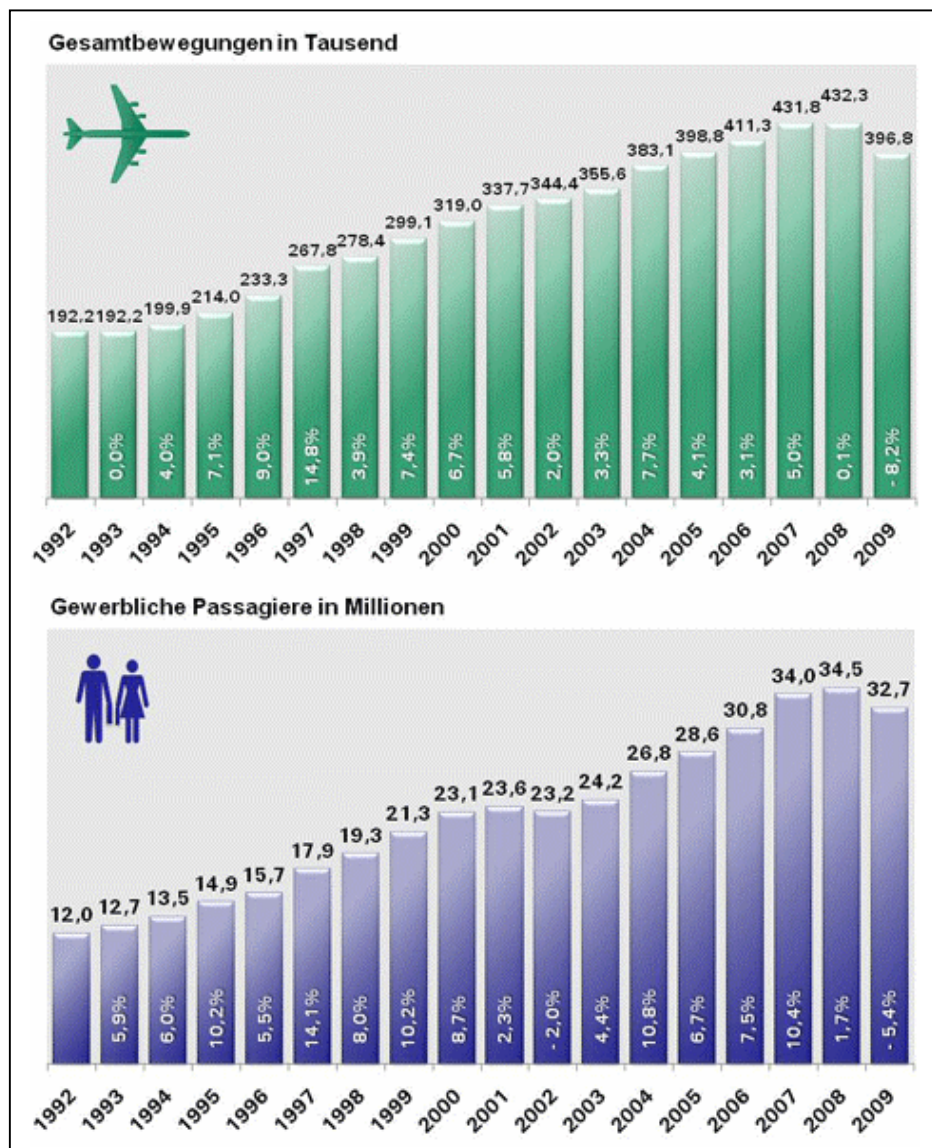
Spezifischer Treibstoffverbrauch im Passagierverkehr
Angaben in Liter/100 Passagierkilometer



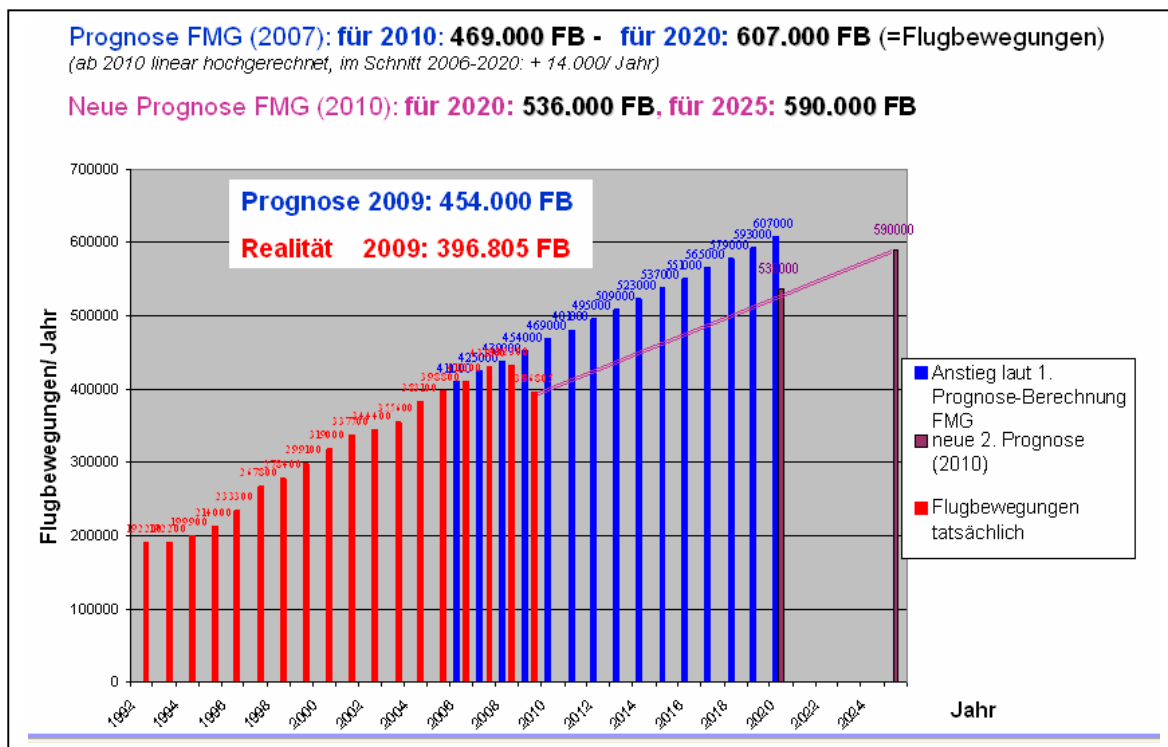
Spezifischer Treibstoffverbrauch im Passagierverkehr
Angaben in Liter/100 Passagierkilometer



- **Luftverkehrspreise - Effizienzsteigerung:** aus den beiden vorgenannten Punkten der fehlerhaften Annahmen beim Anteil der Treibstoffkosten (18% statt realistischerweise mindestens 25%) und des spezifischen Treibstoffverbrauchs (Senkung um 2% p.a. statt realistischerweise deutlich niedrigerer Anteile) ergibt sich auch eine deutliche Überschätzung der Effizienzsteigerung, die mit 6,1% bis 2020 bzw. 9,7% bis 2025 angenommen wird (S. 19 Intraplan-Gutachten).
- **Luftverkehrspreise – Fazit:** entsprechend der dargestellten Fehler in den Einzelannahmen ist auch die Gesamtannahme der Steigerung der Flugpreise bis 2020 um 6,9% bzw. bis 2025 um 6,5% (d.h. sogar ein realer Rückgang der Preise zwischen 2020 und 2025) massiv unterschätzt. Die Abweichung von der Luftverkehrsprognose 2007 (reale Konstanz der Flugpreise 2006-2020) beträgt damit wesentlich mehr als nur „eine Steigerung um lediglich 0,3% (2020/06) bzw. 0,2% (2025/06).“ (S. 21 Intraplan-Gutachten), wie von Intraplan angenommen.
- **Schwere des Einbruchs der Flugbewegungen am Flughafen München:** 2009 erfolgte ein Rückgang der Flugbewegungen um –8,2%. Der Prognose von Intraplan (2007) von 455.900 Flugbewegungen steht eine Realität von 396.800 Flugbewegungen gegenüber. Auch die Passagierzahlen gingen 2009 um –5,4% zurück. Wie die Grafiken der FMG selbst zeigen, ist dies ein beispielloser Einbruch in der Geschichte des Flughafens:



Diese Entwicklung als Folge der Wirtschafts- und Finanzkrise wird im überarbeiteten Intraplan-Gutachten nicht ausreichend berücksichtigt und stark unterschätzt. Dieses Defizit wird auch durch die aktuellen Entwicklungen bereits bestätigt (s.u.). Wir weisen darauf hin, dass diese Entwicklung bereits im Erörterungstermin absehbar war und von uns vorgetragen wurde, von der FMG und den Intraplan-Gutachtern jedoch als völlig abwegig abgetan wurde. Fakt ist, dass die Prognosen des BN für die Flugbewegungen 2009 genauer waren als die der Firma Intraplan! Es ist nicht erkennbar, weshalb die Intraplan-Prognose 2010 besser und glaubwürdiger geworden sein sollte.



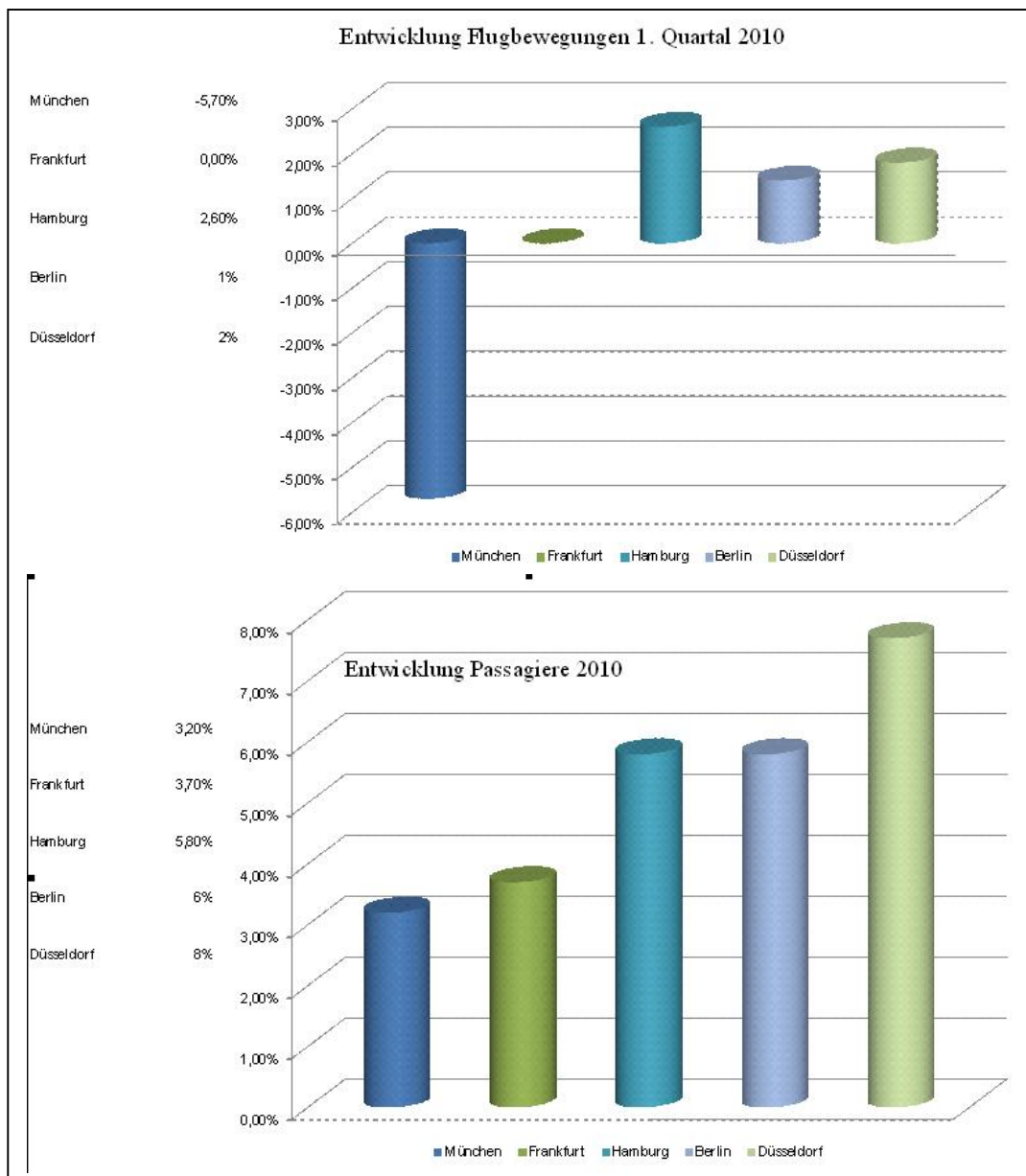
Damit ist in der Folge – wie schon im Intraplan-Gutachten 2007 – wiederum das prognostizierte Verkehrs- und Passagieraufkommen künstlich hochgerechnet und damit stark überschätzt.

Entsprechend der Defizite des HWWI-Gutachtens und der zusätzlichen Defizite bei den Parametern des Intraplan-Gutachtens sind auch die korrigierten Prognosen der **Passagierzahlen und Flugbewegungen** fehlerhaft.

Dies wird durch die **aktuelle Entwicklung** am Flughafen München bereits belegt:

- Januar: -5,6 % / Passagiere: -1,0 %
- Februar: -8,0 % / Passagiere: -2,0 %
- März: -3,7 % / Passagiere: +11,3 %
- April: -17,9 % / Passagiere: - 14,0 %
- Mai, KW 18 (DFS): -1,3 % /
- Mai, KW 19 (DFS): -5,5 % /

Von Januar bis April 2009 ging die Zahl der Flugbewegungen um 8,8 % zurück, von Januar bis April 2010 betrug der Rückgang 8,9 %. Verglichen mit 2008 liegt das Minus in den ersten 4 Monaten sogar bei 17 %! Im Vergleich der 5 größten deutschen Flughäfen im 1. Quartal 2010 liegt München bezüglich der Flugbewegungen und Passagiere an letzter Stelle:



Da im Intraplan-Gutachten keine auf die einzelnen Jahre differenzierte Prognose abgegeben wird, sondern bei den Passagieren ein durchschnittliches jährliches Wachstum der Passagiere von 3,9% p.a. zwischen 2009 und 2020, bei den Flugbewegungen ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,5% zwischen 2009 und 2025 angenommen wird (Basisszenario), lässt sich die aktuelle Entwicklung nur zu diesen Werten in Bezug setzen: die aktuelle Entwicklung hinkt der Prognose bereits wieder um 2 Jahre hinterher.

Selbst wenn man die im Gutachten enthaltene Grafik Abb. 4-6 der IATA (S. 53 Intraplan-Gutachten) für einen Vergleich heranzieht und für 2010 ein Nullwachstum annimmt, ist festzustellen, dass auch ein Nullwachstum für 2010 nur erreicht werden könnte, wenn ab Mai ein Wachstum der Flugbewegungen von +4,2% erfolgen würde – was angesichts der aktuellen Entwicklung im Mai und der Gesamtsituation als absolut unrealistisch zu betrachten ist.

Die im überarbeiteten Intraplan-Gutachten einfach um 5 Jahre nach hinten verschobene Prognose hinkt somit bereits aktuell schon wieder der Realität deutlich hinterher.

Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass sogar unter **unveränderter Annahme** der HWWI- und Intraplan-Gutachten andere Schlussfolgerungen zu ziehen als dies im Intraplan-Gutachten erfolgt: Bezüglich der Flugbewegungen ergibt sich klar, dass beim – unseres Erachtens wahrscheinlicheren - Szenario „**niedriges Wirtschaftswachstum**“ **keine 3. Bahn nötig ist**. Intraplan bzw. die FMG versuchen diese Tatsache unter Hinweis auf den auch in diesem Szenario hohen Umsteigeranteil zu ignorieren: „*In diesem Szenario scheint auf den ersten Blick im Jahr 2020 das Flugbewegungsaufkommen durch das derzeitige Bahnensystem noch knapp bewältigbar. ... Dieser Eindruck trägt jedoch, denn auch bei diesem „niedrigen Szenario“ ist mit einem deutlich höheren Umsteigeranteil zu rechnen (41%) als im Prognosenullfall der LPV 2007 (30%). Ein Umsteigeranteil von 41% ist nur möglich, wenn ausgeprägte Knotenstrukturen, das heißt deutliche Verkehrsspitzen, ausgebildet werden können, wozu gegenüber dem heutigen System Kapazitätssteigerungen notwendig sind.*“ (S. 45 Intraplan-Gutachten). Hier wird offenkundig, dass Intraplan/ die FMG **Ursache und Wirkung verwechseln**: Erstens ist die Erhöhung des Umsteigeranteils erklärtes Ziel der FMG und keine zwingende Notwendigkeit. Zweitens ist festzustellen, dass bereits heute (2009) ohne eine 3. Bahn der Umsteigeranteil bei 37% (!) liegt und damit auch die Annahme der Prognose 2007 für den Prognosenullfall von 30% Umsteigeranteil hinfällig ist. Weder ist also ein Umsteigeranteil von 41% zwingend, noch ist nachgewiesen, warum zwar 37% Umsteigeranteil mit 2 Bahnen abgewickelt werden können, nicht jedoch 41%. **Es ist also ganz klar offensichtlich, dass sich aus dem Szenario „niedriges Wirtschaftswachstum“ des HWWI-Gutachtens eindeutig keine Bedarfsbegründung für eine 3. Bahn ableiten lässt, auch wenn Intraplan dies noch so sehr als „trügerischen Eindruck“ darzustellen versucht.**

	Ist 2006	Ist 2009	Prognose 2020 mit 3. SLB	Prognose 2025 mit 3. SLB neu Basis-Szenario	Prognose 2020 ohne 3. SLB	Prognose 2025 mit 3. SLB neu niedriges Szenario
Quelle	PFV 2007	PFV 2010	PFV 2007	PFV 2010	PFV 2007	PFV 2010
Fluggäste gesamt (Mio.)	30,8	32,7	57,3	58,2	42,8	50,6 (2020: 44,2)
Flugbewegungen	411.000	396.805	607.000	590.000	479.000	537.000 (2020: 493.000)
Umsteigeranteil	34 %	37 %	45 %	47 %	30 %	41%
Passagiere/ Flugbewegung (nur Passagierflüge)	75 (81)	88	94 (100)	105	89 (95)	100

Als Fazit ist festzustellen, dass auch das korrigierte Bedarfsgutachten

- **keinen Bedarf für die 3. Bahn nachweisen kann,**
- **trotz einiger erzwungener Korrekturen bei einigen Eingangsparametern immer noch große methodische Mängel bei der Bewertung der Parameter und der unveränderten Gesamtmethodik aufweist**
- **und somit als Genehmigungsgrundlage für eine 3. Bahn nach wie vor ungeeignet ist.**

Ordner 1/5: Untersuchung des landseitigen Verkehrs

(Transver GmbH: ergänzende Stellungnahme vom 11.03.2010)

Die wesentliche Änderung ist der Wegfall des Transrapid (2008). Wie bereits von uns sowohl im Verfahren zur 3. Bahn MUC als auch im Verfahren zum Transrapid selbst ausführlich dargestellt, bestand keinerlei Bedarf für den Transrapid. Wir sehen auch keinen zwingenden Bedarf für eine verbesserte Flughafen-Anbindung, vielmehr sind verschiedene Verbesserungen im gesamten S-Bahn-System der Stadt München nötig. Im Zuge dieser Verbesserungen wurden/ werden auch verschiedene mögliche Verbesserungen der Anbindung des Flughafens diskutiert, derzeit v.a. die Express-S-Bahn auf dem Ostkorridor der S 8. Angesichts der bisherigen Dauer der Diskussionen und der immer noch neu auftauchenden Varianten ist unserer Meinung nach nicht davon auszugehen, dass die verbesserte Anbindung - wie im Gutachten angenommen - bis 2020 realisiert ist.

Auch bei anderen als Voraussetzung für die 3. Bahn genannten landseitigen, teilweise heftig diskutierten und noch längst nicht gesicherten Verkehrserschließungen ist keineswegs davon auszugehen, dass diese bis 2025 realisiert sind. Das vom Gutachter angenommene Erschließungskonzept ist bislang kaum über den Stand von wenig belastbaren Gutachten hinausgekommen. Dieser Punkt ist völlig unrealistisch was Finanzierung und Planung anbelangt. Die Kosten des Gesamtpaketes dürften deutlich über 10 Mrd. € liegen. Insofern ist auch die Betrachtung des landseitigen Verkehrs nach wie vor unzureichend.

Es ist generell festzustellen, dass der Flughafen über kein Konzept verfügt, wie die zusätzlichen Verkehrsbelastungen und entsprechende Folgewirkungen, die dem Umland durch den Flughafen München (schon jetzt) entstehen, gelöst und reduziert werden können. Stattdessen werden die Auswirkungen – generell und der 3. Bahn - bagatellisiert und als Lösung nur weitere Straßen vorausgesetzt. Die Verkehrszunahmen im Flughafenumland wären jedoch erheblich und nicht hinnehmbar. Dies ist nicht aus Gründen des Flächen-, Lärm-, Natur- und Klimaschutzes abzulehnen, sondern auch als völlig antiquierte Verkehrspolitik.

Ordner 1/5: Schalltechnische Untersuchung

Die wesentliche Änderung ist – wie auch schon im Erörterungstermin angekündigt - eine Neuberechnung auf Basis neu erlassener rechtlicher Regelungen (AzB vom 19.11.2008). Zudem wurden die Gesamtlärm-Immissionen neu berechnet für das Basisszenario 2025 des überarbeiteten Intraplan-Bedarfsgutachtens.

Auch die Neuberechnungen enthalten methodische Defizite und missachten Vorgaben. Wir verweisen hierzu auf die Stellungnahme der Stadt Freising und anderer Kommunen zur schalltechnischen Untersuchung, der wir uns inhaltlich anschließen. Betonen möchten wir auch, dass wir den Neuberechnungen entnehmen mussten, dass gegenüber den Darstellungen von 2007 weitere Flugrouten hinzukommen würden, woraus zusätzliche Lärmbelastungen resultieren, und dass sich Änderungen bei den Nachtflugbewegungen ergeben haben. Während 2007 für den **Nachtzeitraum** (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) keine Flugbewegungen auf der Nordbahn 27/09 simuliert wurden, geht aus den ergänzenden Unterlagen (Teil A, S. 27, Tabelle 3) nun hervor, dass im Planungsfall 2020 auf der Nordbahn 27/09 in den sechs verkehrsreichsten Monaten bis zu 80 Starts und Landungen in Notfallsituationen stattfinden werden. Die Datenblättern zu den 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.

Ergänzend möchten wir insbesondere kritisieren, dass in der neuen Untersuchung wieder versäumt wurde, die gesundheitliche Auswirkung des Fluglärm umfassender und unter Bezug auf neue Studien darzustellen. **Wir beantragen erneut eine umfassende Studie zur gesundheitlichen Belastung im Umfeld des Flughafens München analog der „Greiser-Studie“ (2010).** Es ist bekannt, dass die bestehenden Lärmgrenzwerte aus medizinischer Sicht ungenügend sind. Wir verweisen hierzu auf unsere bisherigen Einwendungen. Daran hat sich auch im ergänzenden Verfahren nichts geändert.

Beispiel für neuere Erkenntnisse:

Epi.Consult GmbH, Prof. Dr. med. Eberhard Greiser, 2010: **Fluglärm und Krebserkrankungen - Ergebnisse einer Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn:**

„Zusammenfassung:

- 1. Im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn wurde eine epidemiologische Fall-Kontroll-Studie durchgeführt. Ziel der Studie war es zu ermitteln, ob in Abhängigkeit von der Intensität des Fluglärms Krebserkrankungen häufiger auftraten als in einer durch Fluglärm unbelasteten Region.*
- 2. Als Studienregion waren das Gebiet der Stadt Köln, der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis definiert worden.*
- 3. Es wurden die Daten von 1.020.508 Versicherten von 8 gesetzlichen Krankenkassen mit Wohnort in der Studienregion einbezogen. Die Fluglärmkarten des Jahres 2004 und Daten des Straßenverkehrslärms und des Schienenverkehrslärms des Landesumweltamtes NRW wurden ebenso einbezogen wie ein regionaler Indikator des Sozialstatus (Sozialhilfe-Häufigkeit des Stadtteils bzw. des Ortsteils).*
- 4. Bei Männern fanden sich keine erhöhten Erkrankungsrisiken für stationär behandlungsbedürftige Krebserkrankungen.*
- 5. Bei Frauen fanden sich in Abhängigkeit von der Fluglärmintensität erhöhte Erkrankungsrisiken für sämtliche Krebserkrankungen sowie insbesondere für Brustkrebs.** Diese Risiken zeigten sich sowohl bei der Analyse des Fluglärms am Tage als auch während einer besonders belastenden Zeit hoher Fluglärmintensität in der zweiten Nachthälfte (3-5 Uhr).
- 6. Da bisher lediglich in einer weiteren epidemiologischen Studie erhöhte Krebsrisiken in unmittelbarer Nähe eines Großflughafens (Amsterdam-Schiphol) gefunden wurde, kann aus den Ergebnissen der vorliegenden Studie noch kein ursächlicher Zusammenhang abgeleitet werden.*
- 7. Allerdings machen bekannte Veränderungen des menschlichen Immunsystems durch Streß, Lärmstreß und Schlafentzug **einen Zusammenhang mit Fluglärm plausibel.***

Ordner 2/5: Vertiefung der lufthygienischen Untersuchung

Die Quellen, die Modellierung, die Geometrie etc. der Schadstoffe sind grundsätzlich unverändert wie im bisherigen Gutachten. Auch hat sich nichts an der Feststellung geändert, dass das Vorhaben zu einer zusätzlichen Überschreitung der Grenzwerte des NO₂-Stundenmittelwertes und des PM₁₀-Tagesmittelwertes führt.

Betrachtet wurden zusätzliche Schadstoffe:

- **Benzo(a)pyren B(a)P**: z.B. in Attaching Zusatzbelastung von etwa 0,01 ng/m³. Angesichts der nachgewiesenen cancerogenen Wirkung halten wir es für grob verharmlosend diese Zunahme in Relation zum Immissions-Jahreswert zu setzen und sie als „*vergleichsweise gering*“ zu bewerten.
- **Ruß**: z.B. in Attaching Zusatzbelastung von etwa 0,05 µg/m³. Angesichts der nachgewiesenen gesundheitsschädlichen Wirkungen halten wir es für grob verharmlosend diese Zunahme in Relation zum Immissions-Jahreswert zu setzen und sie als „*vergleichsweise gering*“ zu bewerten.
- Eine im nicht repräsentativen Gutachten von Prof. Huber (TUM, 2008, i.A. der Stadt Freising) geforderte **Langzeituntersuchung zur Klärung der Ursachen und Quellen der Ablagerungen im Umfeld des Flughafens ist nicht erfolgt**. Somit kann der Anteil des Flughafens nicht wirklich abgeschätzt werden. Wir **beantragen** daher entsprechend methodisch korrekte Untersuchungen.
- **PM_{2,5}**: obwohl von der FMG noch vor einem Jahr als unnötig erklärt, enthalten die Unterlagen nun wie von uns gefordert doch Aussagen zum gesundheitlich hoch relevanten Anteil der kleinsten Schwebstoff. Sie stellen sogar bis zu 80% der PM₁₀-Fraktion dar. Dass der Grenzwert von 25 µm/m³ (ab 2015) angeblich eingehalten wird (S. 66-69), ist stark zu bezweifeln: Selbst in den Gutachten wird eingestanden, dass in der Bauphase an den zu den Baustellen nächstgelegenen Immissionsorten eine Gesamtbelastung im Jahresmittel von knapp 25 µm/m³ PM_{2,5} erwartet wird. Zudem sind an den beiden Luftschadstoff-Messstellen am Flughafengelände bereits während zwei Monaten im Jahr 2008 Werte über 20 µg/m³ gemessen worden (21,2 µg/m³ Febr., 20,1 µg/m³ Nov. 2008). Weiterhin ist es weder zulässig noch realistisch, die Gefahr von Grenzwertüberschreitungen damit kleinzureden, dass ein Rückgang der Hintergrundbelastung – insbesondere beim Straßenverkehr – angenommen wird.
- **Geruch**: der Beurteilung zur Geruchsbelastung muss widersprochen werden. Die Erfahrungen beispielsweise aus Freising zeigen eine deutlich häufigere Geruchswahrnehmung des Flughafens. Wie hoch die Zusatzbelastung absolut und relativ ist, zeigt das Gutachten selbst: einer Belastung im Prognose-Nullfall 2020 mit einer Geruchsbelastung 7.072.000 MGE/a steht eine Belastung durch den Flughafenbetrieb von im Planfall 2020 von 13.570.000 MGE/a gegenüber. Das ist fast eine Verdopplung (!) gegenüber dem Prognose-Nullfall, was im Gutachten völlig unterschätzt wird.

Insgesamt wird auch bei diesen Schadstoffen wie bisher versucht, die Zusatzbelastung als von „*untergeordneter Bedeutung*“ zu verharmlosen. Angesichts der Schädlichkeit der Schadstoffe und Zusatzbelastungen von bis 20-30% der jeweiligen Hintergrundbelastung (LUF Teil A, S. 36) muss dem jedoch deutlich widersprochen werden. Die lufthygienischen Untersuchungen weisen insgesamt immer noch erhebliche Mängel auf. Es ist festzustellen, dass unsere Einwendungen insbesondere zur unzureichenden Berücksichtigung der negativen Auswirkung einzelner Schadstoffe, zur Summationswirkung zahlreicher Schadstoffe sowie zu methodischen Defiziten nicht aufgegriffen wurden und daher unverändert gelten.

Ordner 2/5: Ermittlung und Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmission im Umland

Der gemessene Wert von $7560 \mu\text{W}/\text{m}^2$ des Gutachtens zeigt, dass bereits jetzt schon eine so hohe Strahlung vorhanden ist, dass die umliegende Bevölkerung einer massiven gesundheitlichen Belastung ausgesetzt ist. Es ist bekannt, dass die Einhaltung der Grenzwerte 26.BImSchV in keinsten Weise einen Schutz der Gesundheit für den Menschen darstellt. Besonders erschreckend ist, dass Strahlungswerte, die um das 100.000 fache unter dem Grenzwert liegen, bereits Gesundheitsschädigungen und Einschränkungen der Lebensqualität zur Folge haben. Ab einem 1000stel des Grenzwertes und weniger kommt es bereits zu lebensgefährlichen Erkrankungen wie Leukämie, Krebs, usw. (Quelle: <http://peters-ada.de/GUS-Studie.pdf>, Quelle: <http://www.eco-world.de/service/news/archiv/3199/index.html>, Quelle: <http://www.maes.de/6SENDER/6GRENZWERTEMOBILFUNK.PDF>).

Das Gutachten weist auch methodische Mängel auf: Laut 26.BImSchV. gelten die angegebenen Grenzwerte für den „Effektivwert der Feldstärke, quadratisch gemittelt über 6-Minuten-Intervalle“. Bei den durchgeführten Messungen wurde aber jeweils nur im Millisekundenbereich bzw. im Sekundenbereich auf den zu messenden Frequenzen verblieben. Dies ist nicht konform zur 26.BImSchV. und bei Durchführung des Messverfahrens wie gefordert, ergeben sich höchst wahrscheinlich höhere Werte. Aus diesem Grund macht es keinen Sinn die gemessenen Werte mit der 26.BImSchV. zu vergleichen, da ein anderes Messverfahren als gefordert angewandt wurde. Für den Vergleich der Messwerte mit der 26.BImSchV. müssen auch die Randbedingungen der 26.BImSchV. eingehalten werden. Diese besagen, dass die Grenzwerte bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung nicht überschritten werden dürfen. In keinem der Gutachten ist beschrieben, mit welcher Anlagenauslastung die Radaranlagen zum Zeitpunkt der Messung betrieben wurden. Es ist anzunehmen, dass zumindest einige Anlagen im Normalbetrieb liefen, was aber nicht die höchste betriebliche Anlagenauslastung darstellt und somit die Werte nicht den Maximalwert darstellen. Bei den Messwerten ist zu sehen, dass speziell das PSR Nord zum PSR Süd bei vergleichbaren Abständen erhebliche Messwert-Unterschiede aufweist. Dies unterstützt die Annahme, dass einige Anlagen nicht mit höchster betrieblicher Anlagenauslastung liefen.

Auch die Dokumentation der Messung bzw. die Messhöhe ist fehlerhaft (S. 20, Gutachten 1: Messhöhe 10 m). In der Fotodokumentation ist bei einem Standort deutlich zu erkennen, dass die Messantenne nicht in 10 m Höhe angebracht ist. Die geschätzte Höhe liegt hier bei unter 5 m. Im Hintergrund ist zusätzlich das ASR-Radar erkennbar. Ausgerechnet bei der Messung neben einem der größeren Strahlungsverursacher, welcher theoretisch nicht horizontal bzw. nach unten abstrahlen dürfte, wurde die Messhöhe reduziert. Wie jetzt aber die reale elektromagnetische Strahlung in 10 m Höhe ist, welche genau bei dieser gerichteten Radaranlage mit steigender Höhe überproportional zunimmt, kann nur vermutet werden, aber sicherlich um Faktoren höher. Ein allseits bekannter Grundsatz der qualifizierten EMV ist, dass eine Messung so zu Dokumentieren ist, dass die Messergebnisse jederzeit mit einer erneuten identischen Messung reproduziert werden können. Da die weiteren Abbildungen der Foto-Dokumentation ebenfalls nicht ganz schlüssig sind, können diese zu einer reproduzierbaren Messung nur sehr bedingt verwendet werden. Zudem ist der Vergleich mit den berechneten Werten hier ebenfalls unzureichend, da die Berechnung auf 10 m Höhe basiert.

Im „Gutachten 2“ hat man eine „Lösung“ für dieses Problem darin gefunden, dass man einfach den Passus „10 m Messhöhe“ entfernt hat. Somit hat man jetzt eine noch weniger reproduzierbare Messung, wodurch man gar nicht mehr sagen kann, ob die Werte in 1 cm oder 100 m Höhe gemessen wurden und dementsprechend vollkommen unbrauchbar sind.

Ferner sind ungeeignete Messstandorte enthalten. Messort 4 befindet sich beispielsweise offensichtlich genau vor dem Aussichtshügel Süd in Richtung Flughafen. Einen ungünstigeren Messort hätte man kaum wählen können, denn durch den Aussichtshügel erreicht man eine direkte Verschattung der Strahlung zum PSR-Süd und unvorhersehbare Reflektionen durch den Aussichtshügel. Wie im Gutachten 1 und 2 erwähnt, wusste man vor den Messungen bereits, was die größten Strahler sind (also das PSR) und stellt sich dann bewusst in die Abschattung des Aussichtshügels zum PSR-Süd. Von einem qualitativ hochwertigen Gutachten kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden.

Anzumerken ist weiterhin, dass die Gutachten die Einhaltung der deutschen EMV Verordnungen überprüfen sollen und dazu in der 26.BImSchV die Grenzwerte ausschließlich in V/m angegeben sind. In den Gutachten wird aber durchgehend die Feldstärke (V/m) in die Leistungsflussdichte (W/m^2) umgerechnet, welches in Einzelfällen durchaus sinnvoll und auch anwendbar ist. Jedoch werden mit dieser Methode alle Werte quadriert, was bei Werten kleiner 100 %, welche auch hier vorliegen, zu extrem niedrigen Werten führt. Diese Umrechnung ist aber für den Vergleich mit der 26.BImSchV überhaupt nicht erforderlich, schafft aber auf den ersten Blick und vor allem für den Laien einen Eindruck, dass bei einem so kleinen Wert alles in Ordnung sei. Dies ist eine Irreführung durch das Gutachten.

Sehr schön zeigt der Vergleich der realen Messung mit der Berechnung, dass die Berechnung in keinsten Weise die Realität und somit die elektromagnetische Belastung der Bevölkerung widerspiegelt. 5 Werte weichen um den Faktor >15 , 1 Wert sogar um den Faktor 87 ab! Für ein wissenschaftliches und qualifiziertes Gutachten ist diese Berechnungsmethode nicht geeignet. Es kann durchaus sein, dass momentan keine ausreichende Berechnungsmethode für dieses Szenario auf dem Markt verfügbar ist. In diesem Falle muss zum Schutz der Bevölkerung, jenes Gebiet ermittelt werden, in welchen auch nur von einer eventuellen Gefährdung ausgegangen werden kann. Dieses Gebiet umfasst höchst wahrscheinlich die umliegenden Wohngebiete wie z.B. den Stadtteil Attaching.

Unverständlicherweise keinerlei Konsequenzen werden aus der Feststellung gezogen, dass es zu einer nicht zu unterschätzenden elektromagnetischen Strahlung auf das Wohngebiet Attaching, wenn das Wetterradar der Flugzeuge im Landeanflug eingeschaltet und falsch ausgerichtet ist (Gutachten 2 Abschnitt 6.2 Abbildung 4a). Eine solche Falschrichtung des Wetterradars ist durchaus plausibel und kommt auch sicher in gewissen Zeitabständen vor. Das gleiche gilt entsprechend für die Feststellung, „... durch überfliegende Flugzeuge ... Störungen von technischen Geräten und Anlagen können dabei nicht ausgeschlossen ...“ (S. 53, Gutachten 2). Wird hier die Schädigung von Menschen bewusst in Kauf genommen und geltende deutsche Normen bewusst missachtet?

Insgesamt zeigt sich deutlich, dass **kein ausreichender Schutz der umliegenden Bevölkerung am Flughafen München vor elektromagnetischer Strahlung garantiert werden kann** und dass die **Gutachten nicht als Beurteilungs- und Genehmigungsgrundlage geeignet** sind.

Ordner 2/5: Stellungnahme zum Externen Risiko am Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH (GfL)

Völlig neu betrachtet wird die Veränderung der Risikoexposition zum Basisszenario 2025 der ergänzenden Szenariobetrachtung der Intraplan Consult GmbH, sowie die Erheblichkeit der Gefährdungen des Flughafenumland durch den Betrieb des Flughafens. Insgesamt ist festzustellen, dass das Absturzrisiko unterschätzt und die Gefahren bagatellisiert werden.

Auch wenn es hier in Deutschland keine Grenzwerte gibt, fällt im Vergleich mit Vorschriften anderer Länder (Großbritannien, Niederlande) auf, dass das Risiko nicht unerheblich ist und durch die 3. Bahn neu zusätzlich erhöht würde. Die Risikoerhöhung wurde im Gutachten nicht ausreichend untersucht.

Ordner 3/5: Untersuchung der Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München

Diese von den betroffenen Kommunen und Privateinwendern geforderte Untersuchung ist völlig neu vorgelegt worden. Dies ist einerseits begrüßenswert, die Untersuchung selbst hat jedoch methodische Mängel und geht **völlig an der Realität vorbei**:

- Die positive Bewertung einer guten Flughafenanbindung wird um ein Vielfaches überschätzt.
- Entsprechend wird in der Gesamtbewertung die negative Auswirkung des Fluglärms schon derzeit und auch in der Projektion mit einer 3. Bahn völlig unterschätzt.
- Wir halten es für absolut realitätsfremd und grob verharmlosend, festzustellen, dass „in keinem der untersuchten flughafennahen Ortsteile ... die prognostizierte fluglärmbedingte Minderung der mittleren Grundstückspreise ... höher aus[fällt] als der derzeitige Preisvorteil aufgrund der Flughafenanbindung.“ und nur für Freising-Attaching Süd und Berglern-Süd eine Preisminderung von bis zu 10% bzw. nur für Berglern-Nord, Langenpreising Ost und West, Wartenberg, Fahrenzhäuser-Hauptort, Freising-Attaching Nord und Freising-Lerchenfeld SW eine Preisminderung von bis zu 5% angenommen wird (S. 11 Hagedorn-Gutachten). Zum einen sind die 5% bzw. 10% als deutlich zu niedrig zu bewerten und zum anderen sind auch für weitere Orte negative Auswirkungen zu erwarten bzw. heute schon festzustellen.
- Beispielsweise wird völlig ignoriert, dass der Immobilienmarkt in potentiell hoch betroffenen Stadtteilen Freising (Attaching) bereits zusammengebrochen ist oder auch in Freising-Lerchenfeld bereits heute Verkaufsschwierigkeiten auftreten.
- Betrachtet wurden zudem nur Gemeinden im direkten Umfeld des Flughafens, obwohl bereits heute nachweisbar auch der Immobilienmarkt weit darüber hinaus durch den Fluglärm belastet ist. Uns sind Berichte bekannt von Hauseigentümern, die im Landkreis Dachau eine Immobilie veräußern wollten, denen potentielle Käufer mit Blick auf überfliegende Flugzeuge im Luftraum darüber und entsprechende Lärmbelästigung eine Absage erteilten.
- Die negativen Auswirkungen sind daher um ein Vielfaches höher als im Gutachten angenommen.

- Die Studie weist auch keine erforderliche empirische Repräsentativität auf, um aus der Analyse allgemeingültige Aussagen abzuleiten. 15 qualitativ differenzierte, aber grundsätzlich gleichartige Grundstückskauffälle in einem Gemeindegebiet (S. 40 Teil B) können nicht eine ausreichend verallgemeinerungsfähige Aussage zulassen.

Die Verlärmung besiedelter Flächen bzw. potenziell bebaubarer Flächen in ortsnahen bzw. innerörtlichen Bereichen wird zudem zusätzlich zu neuem Flächenverbrauch im Umfeld führen.

Im Detail verweisen wir auf die Stellungnahme der Stadt Freising und anderer Kommunen zum Punkt Immobilienpreisveränderungen und schließen uns deren Einwendungen an.

Ordner 3/5: Umweltverträglichkeitsstudie – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung

Da es sich hier nur um eine zusammenfassende Bewertung zu den verschiedenen einzelnen neuen/ geänderten Unterlagen handelt, verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu diesen einzelnen Untersuchungen (s.o.).

Die UVS kommt bei allen betrachteten Schutzgütern zu einer unveränderten Bewertung und sieht keinen Ergänzungs- oder Änderungsbedarf der UVS von 2007 (S. 3-77 UVS):

- Schutzgut Mensch: Fluglärm: unverändert bewertet: hoch.
- Schutzgut Mensch: Landlärm: unverändert bewertet: gering.
- Schutzgut Mensch: Gesamtlärm: unverändert bewertet: gering.
- Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser und Luft: Luftschadstoffe: unverändert bewertet: gering (außer baubedingte Belastung durch Feinstaub: unverändert als erheblich (mittel) bewertet).
- Schutzgut Mensch: Geruchsmissionen: kein Ergänzungsbedarf gegeben, da vernachlässigbar gering
- Schutzgut Mensch: elektromagnetische Immissionen: kein Ergänzungsbedarf, da keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.
- Schutzgut Pflanzen: unverändert bewertet.
- Schutzgut Tiere (europäisches Vogelschutzgebiet): unverändert bewertet
- Schutzgut Biologische Vielfalt: unverändert bewertet

Als Fazit ist damit festzustellen, dass auch die geänderte UVS die Eingriffe in zahlreiche Schutzgüter nach wie vor unterschätzt und falsch bewertet. Insofern verweisen wir auf unsere ausführliche bisherige Stellungnahme zur UVS von 2007.

Ordner 3/5: Agrar- und Waldstrukturelle Untersuchung

Da es sich nur um Folge-Änderungen der Flächeninanspruchnahme aus den vorgenommenen Änderungen des ergänzenden Verfahrens handelt, geben wir hierzu keine gesonderte ergänzende Stellungnahme ab. Festzustellen ist, dass sich an der hohen Belastung und negativen Auswirkungen auf die land- und forstwirtschaftliche

Nutzung nichts geändert/ verbessert hat. Nach wie vor werden **748,55 ha derzeit landwirtschaftlich genutzter Fläche versiegelt oder überbaut**, davon 589,79 agrarstrukturell hochwertiger Fläche. Weitere ca. 140 ha Fläche werden angeschnitten und sind somit künftig schlechter nutzbar. Durch die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen werden **weitere** 651,90 ha landwirtschaftliche genutzte Fläche in Anspruch genommen, davon **577,89 ha (bisher: 548 ha) mit negativen agrarstrukturellen Auswirkungen**.

Es lässt sich nach wie vor feststellen, dass der Flächenbedarf der geplanten 3. Bahn in einem derart naturschutzfachlich sensiblen Raum zu einem gewaltig hohen „Flächenverbrauch“ führt. **Fläche ist aber nicht vermehrbar**. So ist es auch nicht verwunderlich – wenn auch aus naturschutzfachlicher Sicht strikt abzulehnen – dass die Landwirtschaft sich gegen diese Doppel-Flächenbelastung wehrt und weniger Ausgleichsflächen bzw. die Anerkennung landwirtschaftlicher Nutzung (z.B. Biomasse) als Ausgleichsfläche fordert. Diesem Konflikt der Landwirtschaft ist ausschließlich durch eine Reduzierung der primären Belastung, d.h. der durch den Eingriff zu begegnen. Wir sehen das Ziel der landwirtschaftlichen Flächenbewirtschaftung (idealerweise niedermoor typisch und –verträglich) als vorrangig und von höherem allgemeinem öffentlichen Interesse an als den Verlust von 750 ha für privatwirtschaftliche Interessen.

Ordner 4/5 (FFH-Verträglichkeit und Vogelschutz, saP)

1. Vogelschutzgebiet „Erdinger Moos“ – Verträglichkeitsprüfung

Auch hier müssen wir feststellen, dass zahlreiche Änderungen und Ergänzungen aufgrund der Einwendungen des BN und im Frösommer 2009 publizierter Daten vorgenommen wurden und damit ihre Richtigkeit bestätigen, obwohl dies noch im Erörterungsverfahren von den Gutachtern und der FMG geleugnet wurde.

Wir begrüßen die zusätzliche Aufnahme der Feldlerche in die **Erhaltungsziele** des Vogelschutzgebietes. Da von uns jedoch eine Vielzahl weiterer Vogelarten zur Aufnahme und auch eine andere Abgrenzung des SPA gefordert wurde, bleiben unsere bisherigen Einwendungen hierzu nahezu unverändert erhalten bzw. wir verweisen ergänzend dazu auf unsere Stellungnahme zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes.

Nicht ganz nachvollziehbar ist die Streichung einiger Vogelarten aus der Liste der Erhaltungsziel-Arten (S. 22, Tab. 1 FFH-VU), insbesondere bei Bruchwasserläufer (regelmässiger, mehrzähliger Durchzügler), Flusseeeschwalbe (regelmässiger, mehrzähliger Gast, Nahrungssuche), Eissvogel (regelmässig), Wanderfalke (regelmässig) oder Merlin (gelegentlicher Wintergast).

Offenbar völlig unverändert ist die **Methodik** der Kartierung und Bewertung der Bestände bzw. Flächen. Hierzu verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme zur unzureichenden Methodik. Mit Interesse haben wir zur Kenntnis genommen, dass ergänzende Untersuchungen zum *Wachtelkönig* erst unmittelbar nach Publikation entsprechender Nachweise durch Dr. Magerl im Frösommer 2009 begonnen wurden, das Vorkommen bestätigt haben und zur Einschätzung einer erheblichen Betroffenheit des Wachtelkönig geführt haben – obwohl dies vom BN seit 2007 in der Stellungnahme und im Erörterungstermin immer wieder vorgebracht worden war. Ergänzend zur bisherigen Stellungnahme möchten wir zudem anmerken, dass die

Bestandszahlen zur *Feldlerche* von WEBER stammen, einem Angestellten der FMG (oder dessen Sohn), damit handelt es sich hier nicht mehr um eine unparteiische Bestandsaufnahme, sondern um Daten der FMG.

Bezüglich der **Erheblichkeit** wird in der überarbeiteten Verträglichkeitsuntersuchung ergänzend zur bisher festgestellten Erheblichkeit für 8 Brutvogelarten nun auch für die *Feldlerche* und den *Wachtelkönig* eine erhebliche Beeinträchtigung angenommen (damit nun 10 Brutvogelarten). **Bei 21 (bisher 19) von 40 Vogelarten** werden Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes angenommen. Auch wenn nicht alle Beeinträchtigungen von den Gutachtern als „erheblich“ bewertet werden, stellen alle Beeinträchtigungen auf jeden Fall einen Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot dar.

Die artbezogene Darstellung ist (richtigerweise) auf die Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen ergänzt. Hierzu ist folgendes einzuwenden:

- Mit Interesse haben wir zur Kenntnis genommen, dass Korrekturen bei der Betroffenheit des *Kiebitzes* nötig waren, weil die Auswirkung projektbedingter Grundwasserabsenkungen im Bereich der bestehenden Flughafenwiesen unzureichend betrachtet war: *„im Nordosten der Nordwiesen [würden mit der 3. Bahn] nennenswerte Flächenanteile im Frühjahr keine bzw. eine deutlich geringere Grundwasserbeeinflussung der obersten Bodenschicht erwarten lassen.“* (S. 25 FFH-VU Erdinger Moos). Es muss nun in Ergänzung zur bisherigen Einschätzung zusätzlich *„eine Minderung der Habitatsignung entsprechend 8-10 Kiebitzrevieren“* eingeräumt werden – was die Aussagen des BN zur Nordbahn und der zu hoch bewerteten Eignung der Wiesen bestätigt, obwohl auch dies noch im Erörterungsverfahren geleugnet wurde. Weiterhin entnehmen wir den Unterlagen, dass im Jahr 2009 die Reproduktion auf den Flughafenwiesen *„vollständig“* ausgefallen ist, angeblich *„aufgrund besonderer Witterungsbedingungen“* (S. 58 FFH-VU). Dies ist nicht plausibel, da im gleichen Gutachten bei den Aussagen zum Großen Brachvogel für 2009 *„günstige Verhältnisse“* und für den Wachtelkönig ein *„besonders günstiges Jahr 2009“* angenommen wurden und 2009 auch keinerlei besondere Witterungsbedingungen tatsächlich bekannt sind. Es ist anzunehmen, dass andere Ursachen vorliegen, die der FMG entweder unbekannt sind oder von ihr nicht genannt werden wollen. Entsprechend ist nach den neuen Gutachten noch weniger als bisher plausibel, warum eine positive Entwicklung durch die Kohärenzmaßnahmen wie von den Gutachtern angenommen eintreten soll. Entsprechend sind die hohen Verluste durch die 3. Bahn (93-105 Reviere) und die im Gutachten selbst zugestandene Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Gebietspopulation und die erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszieles (S. 60 FFH-VU) nicht ausgleichbar und daher nicht genehmigungsfähig.
- Ebenfalls mit Interesse haben wir zur Kenntnis genommen, dass bezüglich des *Großen Brachvogels* ein Bestandsrückgang seit 2007 eingeräumt wird, *„ohne dass ein Grund dafür ermittelt werden konnte“* und obwohl *„günstige Verhältnisse“* vorgelegen hätten (S. 52 FFH-VP). Der Bestand würde jetzt *„wieder in der Größenordnung der Bestände der Anfangsphase des Wiesengeländes“* liegen. Die erhobenen Daten der Untersuchung von 2009 wurden den Antragsunterlagen jedoch nicht beigelegt. Wir **beantragen hiermit die Offenlegung und Zusendung des Gutachtens:** *„Büro H2, Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb, Erhebungsphase 2009, unpubl. Bericht im Auftrag der FMG.“* Diese Offenlegung ist auch insofern dringend nötig, da in

der FFH-VP offenbar nicht mit den neuen Zahlen operiert wird, sondern beispielsweise bei den Kohärenzsicherungsmaßnahmen erneut Bezug auf die etwa 68 Brutpaare der Flughafenwiesen (49 an Nordbahn, 19 an Südbahn) des Jahres 2006 genommen wird (S. 106 FFH-VP). Vollends unverständlich wird dies dann in Verbindung mit der zu dieser Zahl angefügten Fußnote 220: „*Nach neuerer Analyse dürfte sich der Bestand 2006 auf 50-55 Paare belaufen haben, 35-40 im Norden und 12-15 im Süden (Büro H2, Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb, Erhebungsphase 2009, unpubl. Bericht im Auftrag der FMG).*“ Obwohl der FMG und sicherlich erst recht den Gutachtern selbst bekannt ist, dass die Zahl 2006 offenbar überschätzt wurde (was wiederum der Einwendung der BN nachträglich recht gibt!), wird im Haupttext mit der falschen Zahl weitergearbeitet und die richtige Zahl nur in einer Fußnote erwähnt. Bei der Beschreibung des Bestandes bei den Erhaltungszielen (!) wird nur die alte Zahl und nicht einmal die Fußnote genannt (S. 50 FFH-VP), auch neue – offenbar bekannte Bestandszahlen für 2009 werden nicht explizit genannt. Angesichts dertartiger falscher Zahlenbasis entbehrt das Kapitel zum Großen Brachvogel schon einer nachvollziehbaren und gesicherten Datenbasis zum Bestand und zur Bestandsentwicklung, geschweige denn dass auf einer derartigen Basis der die Erheblichkeit korrekt beurteilt oder der Kohärenzausgleich gesichert abgeschätzt werden kann. Woher die optimistischen Annahmen der Gutachter und die Bewertung des Vorkommens als „*perspektivreich*“ abgeleitet werden, ist angesichts der aktuellen Entwicklungen seit 2007 und der nötigen Bestandskorrekturen (Reduzierung) 2006 noch weniger nachvollziehbar als bisher. Es ist zu vermuten, dass auch daher eine nachvollziehbare aktuelle Einschätzung des Bestandes im Gutachten vermieden wird. Entsprechend ist nach den neuen Gutachten noch weniger als bisher plausibel, warum eine positive Entwicklungen durch die Kohärenzmaßnahmen wie von den Gutachtern angenommen eintreten soll. Entsprechend sind die hohen Verluste durch die 3. Bahn (8 - 10 Reviere) und die im Gutachten selbst zugestandene Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Gebietspopulation und die erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszieles (S. 54 FFH-VU) nach wie vor unterschätzt und nicht ausgleichbar und daher nicht genehmigungsfähig.

- Falsch wird unserer Ansicht nach die Betroffenheit des Wachtelkönigs eingeschätzt (nur gering bis deutlich, S. 31). Durch gezielte Nachsuche der Gutachter 2009 nach Veröffentlichung des Vorkommens durch den BN (Dr. Magerl) konnten auch die Gutachter der FMG 6 Reviere mit Status Brutverdacht oder Brutnachweis und sogar Jungtiere erfassen. Die Unterlagen geben deutlich zu erkennen, dass der Wachtelkönig von den Gutachtern bisher völlig unzureichend betrachtet wurde – wie vom BN von Anfang an kritisiert. Mit der 3. Bahn würden von den 6 festgestellten Revieren 2 dauerhaft zerstört und 2 weitere durch die Grundwasserabsenkung beeinträchtigt. Das sind immerhin der Verlust von 1/3 der Reviere bzw. Verlust und Beeinträchtigung von 2/3 der Reviere. Warum dieser Verlust nur als „(gering bis) deutlich“ (S. 93 FFH-VU) und nur „vorsorglich als erheblich“ (S. 79 FFH-VU) eingeschätzt wird, ist nicht nachvollziehbar. Weiterhin ist die Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten nicht nachvollziehbar. Da die Art im Erhaltungszustand C eingestuft ist, müssen (!) Entwicklungsmaßnahmen ergriffen werden. Diese sehen die Gutachter als „deutlich limitiert (Verlärmung, Wasserhaushalt der Böden/ Überschwemmung- bzw. Vernässungsdisposition, Grünlandintensivierung/ -umbruch, Verwaltung)“ an (S. 81 FFH-VU). Da Ursache dieser Limitierung im wesentlichen gerade der Flughafen selbst ist (Verlärmung, Grundwasserabsenkung, Intensivierung auf den

Restflächen durch Flächeninanspruchnahme Landwirtschaft) wäre eine daraus eigentlich **zwingende Konsequenz**, keine weitere Ausdehnung des Flughafens zuzulassen, da diese die Entwicklungsmöglichkeiten gerade bei dieser sehr lärmempfindlichen Art noch mehr beeinträchtigt!

- Zu gering wird unserer Ansicht nach die Erheblichkeitseinschätzung des Pirols eingeschätzt. Es werden willkürliche räumliche Bezugsgrößen (Bestandsentwicklung fälschlicherweise mit Einbeziehung Isaraue) (S. 116 FFH-VU, S. 143 ff saP).
- Fachlich nicht haltbar ist die Tatsache, dass bei Vogelarten wie dem Rebhuhn ein völliges **Ausweichen** in Nachbarlebensräume angenommen wird. Dies haben wir bereits mehrfach vorgetragen.

Auch bei Wachtel (S. 120 FFH-VP), Wiesenschafstelze (S. 127 FFH-VU – die im übrigen sehr wohl entgegen der Aussage im Gutachten im Erdinger Moos noch in größeren Wiesenkomplexen vorkommt) und Feldlerche (S. 99 FFH-VP) wird ein Ausweichen angenommen, wobei hier anerkannt wird, dass nicht alle Individuen ausweichen können und entsprechende Kohärenzmaßnahmen ergriffen werden sollen (s.u.). Dennoch führt die Einbeziehung des angenommenen Ausweichens auch hier dazu, dass die Erheblichkeit des Eingriffs unterschätzt wird.

Wir sehen unsere Kritik an der „Ausweich-Philosophie“ der Gutachter im übrigen auch dadurch bestätigt, dass im Gutachten selbst ausgeführt wird: *„Es ist weiter zu berücksichtigen, dass **die wenigen heute noch verfügbaren offenen und störungsfreien Bereiche im Schutzgebiet jenseits des Flughafens in aller Regel bereits gute Bestände der Zielarten tragen und damit dort kaum oder nur sehr begrenzt Möglichkeiten zur Realisierung des erforderlichen „Plus“ bei Bestand bzw. Funktion bestehen.**“* (S. 98 FFH-VU, eigene Unterstreichung). Daraus ergibt sich zwingend, dass auch die Möglichkeiten des Ausweichens natürlich „sehr begrenzt“ sind, da die Reviere besetzt sind!

Nur marginale Änderungen betreffen die Maßnahmen zur **Schadensbegrenzung**. Wie bereits seit 2007 angewendet, ist – neben dem prioritären generellen Verzicht auf die Planung – auch die Verkürzung der Bahn eine Schadensbegrenzung, welche wiederum nicht geprüft wurde.

Überarbeitet bzw. nun neu auch in die FFH-VP aufgenommen wurde der **Variantenvergleich**. Hierzu wurden offenbar ergänzende Untersuchungen (Büro H2, 2010: *Erweiterung des Kartiergebietes Fauna zur Absicherung des Variantenvergleiches. Erhebungsphase 2008*. Unpubl. Bericht i.A. der FMG) durchgeführt, da die Untersuchungen zur Antragstellung noch nicht abgeschlossen waren (S. 89 FFH-VP). Das ergänzende Gutachten wurde nicht veröffentlicht, **wir beantragen hiermit die Offenlegung und Übersendung des Gutachtens**.

Jedoch wurden wieder nur die gleichen 6 Varianten wie im bisherigen Verfahren untersucht, also auch hier keine Nullvariante, keine kürzere Bahn oder Lagen außerhalb des Schutzgebietes. Auch wurde wiederum die für das Natura 2000-Gebiet relativ am wenigsten schädliche Variante aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen, weil **alle untersuchten Varianten eine erhebliche Beeinträchtigung** darstellen. Die 5b-Bahn hat bei dieser Einschätzung die 2.-schlechteste Bewertung erhalten. Unsere Einwendungen bezüglich des fehlerhaften Variantenvergleiches bleiben somit in vollem Umfang aufrecht. Die Ernsthaftigkeit des Variantenvergleiches bleibt nach wie vor eindeutig in Frage gestellt.

Stark überarbeitet wurde auch der **Kohärenzsausgleich/ das Kohärenz-sicherungskonzept:**

Neben dem Nachweis des zwingenden öffentlichen Interesses und dem Fehlen von Alternativen ist der Kohärenzausgleich **zwingende Genehmigungsvoraussetzung**. Wie jedoch bereits in unseren bisherigen Einwendungen vorgetragen, **fehlt es der Planung** nicht nur am Vorliegen der beiden erstgenannten Voraussetzungen, sondern **auch an der Sicherstellung eines Kohärenzausgleichs**, auch wenn die Kohärenzmaßnahmen nun etliche neue Maßnahmen umfassen und nachgebessert werden mußten (obwohl noch im Erörterungstermin heftig von FMG und den Gutachtern verteidigt!). Entgegen der Darstellung in den Planungsunterlagen ist auch mit den um 10 ha ergänzten Kompensationsmaßnahmen (neu: 806 ha) **nach wie vor keine vollständige Kompensation aller projektbedingten Funktionsverluste möglich und kein Beleg für ein Funktionieren der äußerst optimistischen Annahmen erbracht**.

Der Kohärenzausgleich wird in seiner Wirkung beispielsweise aus folgenden Gründen überschätzt (in Ergänzung zu unseren Einwendungen):

- Zunächst fällt auf, dass die **Bezugsgrundlage** für die Maßnahmen „*die ornithologischen Daten zu den Schutzgebietsbeständen [sind], die im Jahr 2006 ermittelt wurden.*“, ergänzt um „*kleinflächige Nachkartierungen im Süden des Schutzgebietes in 2007*“ und die Wachtelkönig-Daten 2009 (S. 94 FFH-VU). Damit wird auf einer alten und nicht haltbaren Datenbasis gearbeitet, da das Gutachten 2009 nach eigenen Angaben der Planung Korrekturen der Bestandsdaten nach unten erbracht hat und z.B. der Bestand des Großen Brachvogels seit 2007 zurückgegangen ist und beim Kiebitz 2009 ein völliger Reproduktionsausfall erfolgte (s.o.). Der Kohärenzausgleich ignoriert daher wesentliche neue negative Entwicklungen (deren Ursachen noch dazu unbekannt sind!) und muss daher zu optimistisch sein.
- Unverändert soll der Kohärenzausgleich **vollständig in bestehenden Natura 2000-Gebieten** (Schwerpunkt Erdinger Moos, Ergänzungen im Freisinger Moos) durchgeführt werden soll. Hierzu verweisen wir daher nur auf unsere ausführliche bisherige Stellungnahme. Ergänzend ist auszuführen, dass entgegen der Annahmen in den Anträgen der FMG auf Ausnahmen aus dem Natur- und Artenschutzrecht nicht bekannt ist, in welchem Erhaltungszustand die Vogelarten im SPA Freisinger Moos sind, da noch kein Managementplan existiert. Es ist aber abzuschätzen, dass nicht alle Arten/ Lebensraumtypen im SPA Freisinger Moos und SPA Erdinger Moos im Bewertungszustand „A“ oder „B“ sind und daher auch zwingend verpflichtende Erhaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen nötig sind. Beispielsweise sind im Freisinger Moos für den Kiebitz (für den hier Kohärenzausgleichsmaßnahmen geplant sind) oder den Großen Brachvogel (für den keine Kohärenzausgleichsmaßnahmen geplant sind, der aber während der Bauzeit ins Freisinger Moos ausweichen soll, also letztlich doch im Kohärenzausgleich Freisinger Moos zu betrachten ist) zwingend Maßnahmen nötig, um den Bruterfolg (und auch die Bestände) dauerhaft zu erhalten und zu verbessern. Auch im SPA-Gebiet Erdinger Moos werden etliche Vogelarten mit Erhaltungszustand „C“ bewertet (vgl. Standarddatenbogen, Tab. 1, S. 22/ 23 FFH-VP sowie Einzelbewertungen der FFH-VP z.B. „C“: Grauammer, Wachtelkönig), so dass hier zwingend Maßnahmen ergriffen werden müssten.
- Relativ unverändert ist auch die Tatsache, dass die Wiesenbrüter-Maßnahmen nach wie vor wesentlich auf die **Wirkung der Flughafen-Wiesen** angewiesen sind. Auch hierzu verweisen wir auf unsere bisherigen Stellungnahmen. Die

Eignung der Flughafen-Wiesen ist entgegen der Darstellung im Gutachten nicht nachgewiesen und wird stark überschätzt. Als Beleg für ihre „*besondere Habitat-eignung*“ erfolgt lediglich eine „*Berufung auf den Zustand und die Besiedelung der bestehenden Wiesen*“ (S. 96 FFH-VU). Dies haben wir bereits in unserer bisherigen Einwendung als Fehleinschätzung kritisiert und dem widersprechen nun zusätzlich auch die aktuellen, im Kohärenzausgleich jedoch ignorierten Entwicklungen (s.o.). Dies gilt insbesondere für den Großen Brachvogel, für den die Kompensation „*vollständig auf diesen Flächen geleistet werden [soll und kann]*.“ (S. 96 FFH-VU).

- Neu ist der weitgehende **Verzicht auf Acker-Maßnahmen** aus nicht näher erläuterten „übergeordneten“ Gründen des Naturschutzes, obwohl diese wirksam wären. Dadurch entstehen **Lücken in der Kulisse**, die die Wirksamkeit angrenzender Maßnahmen in Frage stellen können. Da gleichzeitig bei den Wiesen-Maßnahmen kaum Vernässung stattfindet, kann der Besitzer der Flurstücke zwischen einzelnen nicht zusammenhängenden Wiesen-Maßnahmen die dazwischen liegenden Maßnahmen wertlos machen (z.B. sind am Eittinger Weiher West die Zwischenflächen für Wiesenbrüteraustausch nicht im Besitz der FMG).
- Es werden mehr **Abgrabungen** als bisher vorgesehen: das gesamte Abgrabungsvolumen der Kohärenzmaßnahmen dieser Änderung beträgt 142.000 m³, welche in rund 10.900 LKW-Fahrten abtransportiert werden sollen. Abgrabungsmaßnahmen sind kleinflächig in Moorlandschaften durchaus sinnvoll, sie sind aber kein Ersatz für die grundsätzlich nötige Wiederherstellung eines intakten Wasserhaushaltes. Insofern sind die Abgrabungen auch nicht geeignet, dass die „*an sich für organische Böden typische Grundwassernähe bzw. –prägung wiederhergestellt*“ wird – denn durch die Abgrabung wird nicht der Grundwasserstand angehoben, sondern der Boden quasi abgesenkt und damit organischer Boden verloren. Weiterhin können die Bodenabtragungen erhebliche negative Auswirkungen auf das Umfeld der Maßnahmen (Auffüllungen) nach sich ziehen, was im Gutachten nicht ausreichend berücksichtigt ist (s.o. Stgn. zu Punkt Bodenmanagement).

Für die Gewässerausbau-Maßnahmen, insbesondere die Abgrabungen ist ein ausreichend hoher Grundwasserstand entscheidend. Im Umfeld des Flughafens gibt es bereits Feuchtbiotop-Ausgleichsflächen, die vollkommen trocken liegen. Für die Bewertung der Wirksamkeit der neuen Maßnahmen im Umfeld des Flughafens (v.a. Stoibermühle/ Lüsse, Eittingermoos/ Langwiesen) werden unverändert die hydrologischen Prognosen der bisherigen Planung angenommen. Es wird also ein Funktionieren des Grundwasserregulierungs-Systemes wie in der bisherigen Planung angenommen. Wir verweisen bezüglich der Kritik an der prognostizierten Wirksamkeit auf unsere bisherige Stellungnahme. Funktioniert aber das Regulierungssystem nicht wie von der FMG prognostiziert, so haben auch die Gewässerausbau-Maßnahmen einen niedrigeren Grundwasserstand, was ihre Wirksamkeit deutlich reduziert bzw. in Frage stellt.

Für die Maßnahmen im Freisinger Moos werden Grundwasserschwankungen angenommen, die dem Erdinger Moos vergleichbar sind (S. 23 Erläuterung Gewässerausbau, Ordner 5/7). Als Grundlage werden die aktuellen hydrologischen Untersuchungen des Büro Prösl aus dem Leader-Projekt genannt. Dies erstaunt insofern als genau dieses Gutachten zu dem klaren Fazit kommt, dass die Hydrologie des Freisinger Moores überraschend stark von den aus dem Tertiär zufließenden Bächen geprägt ist. Das Freisinger Moos ist also hydrologisch und damit auch bezüglich der Grundwasserschwankungen nicht mit dem Erdinger Moos vergleichbar.

- Neu ist auch eine geplante **Abzäunung** des Wachtelkönig-Lebensraumes von einem im Zuge der 3. Bahn neu anzulegenden *Weges „mit einem mobilen Zaun“* (S. 125 FFH-VU). Die Wirksamkeit dieser Maßnahme ist als wenig wahrscheinlich zu bezeichnen und dürfte auch durch keine anderen Beispiele begründet werden können (Hindernis im Revier, Beeinträchtigung freie Sicht etc.).
- Durch den Schwerpunkt auf der Wirkung der Flughafenwiesen ergeben sich Schwierigkeiten bei der **Sicherstellung der zeitlichen Kohärenz**: offenbar ist nur auf der Fläche S06 südlich der bestehenden Südbahn die Durchführung vor Eingriffsbeginn geplant (LBP-Maßnahme FK-A-2). Unabhängig von der generellen Kritik an der überschätzten Wirkung der Flughafenwiesen ist festzustellen, dass die Flughafenwiesen während der Bauzeit (optimal 3-4 Jahre, evtl. länger) keinerlei Funktion aufweisen werden. Für den Großen Brachvogel (Kohärenzmaßnahme FK-A-1) wird zur Kohärenzsicherung eine volle Lebensraumkapazität *„spätestens nach 15 Jahren“* angenommen (S 107 FFH-VU). *„In Verbindung mit der Langlebigkeit der Tiere ... und den verfügbaren Ausweichräumen (Nordbahn part., Südbahn, Freisinger Moos, Langenpreising, ggf. auch Unteres Isartal) ist eine nennenswerte Risikoerhöhung für die Schutzgebietspopulation durch den Eingriff nicht zu erkennen.“* (S. 107 FFH-VU, eigene Unterstreichung). Hier offenbart sich erneut die ganze Schwierigkeit und Unmöglichkeit eines wirksamen Kohärenzausgleichs, wenn ggf. über 15 Jahre hinweg ein Ausweichen der Tiere mit in das Konzept eingeschlossen wird. Zumal an anderer Stelle im Gutachten selbst erwähnt wird, dass diese Räume durchaus schon gute Bestände aufweisen und ein „Plus“ dort *„nur sehr begrenzt“* möglich ist (S. 98 FFH-VU, s.u.). Das Konzept des „Ausweichens“ ist fachlich weder in diesem Fall noch grundsätzlich ökologisch haltbar und im übrigen unseres Erachtens auch generell den Verpflichtungen aus der FFH-RL / VS-RL absolut nicht angemessen. Ein Kohärenzausgleich während der Bauphase findet somit überhaupt nicht statt. Dies gilt analog auch für den Kiebitz, zumindest für den Teil der Population (Erwartungswert 40-90), der durch Kohärenzmaßnahmen im Flughafen (FK-A-1) gesichert werden soll. Ob die für den Kiebitz großflächig geplanten Kohärenzmaßnahmen außerhalb der Flughafenwiesen (FK-A-2, Freisinger Moos, Lüsse/ Stoibermühle/ Eittingermoos/ Langwiesen, Vorfeld Viehlassmoos mit Hechtenbach) vor dem Bau des Flughafens ihre volle Wirksamkeit haben können, ist – wie auch die gesamte Wirksamkeit des Kohärenzausgleichs - stark zu bezweifeln. Auch der generelle Konflikt, dass in diesen Natura 2000-Gebieten an sich Maßnahmen zur Verbesserung des Erhaltungszustand dieser Arten zwingend vorgeschrieben sind und daher sowieso durchgeführt werden müssten, bleibt in vollem Umfang erhalten (vgl. unsere bisherigen Einwendungen und s.u.). Auch beim Pirol ergeben sich Lücken in der zeitlichen Kohärenz: *„Die vollständige Kompensation der eingriffsbedingten Verluste wird erst nach 15-20 Jahren erreicht.“* (S. 117 FFH-VU). Zudem sind die Maßnahmen in ihrer Wirksamkeit viel zu optimistisch und falsch dargestellt (z.B. J-178-E1: Vorpflanzung Busch- und Krautsaum, die noch dazu alle paar Jahre zurückgeschnitten werden und Bestandumbau bestehender Moorwald, außerdem Zielkonflikt mit Wiesenbrütemaßnahme angrenzend (Gehölmehrung). Ebenso wird beim Wachtelkönig: festgestellt, dass der Kohärenzausgleich *„erst nach einigen Jahren.“* (S. 126 FFH-VU) wirken kann.
- Neu ist auch die **Untersuchung der Verträglichkeit der Maßnahmen des LBP mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes** – Anlaß war vermutlich die entsprechende Kritik des BN, dass es hier zu Zielkonflikten und Unverträglichkeiten kommt, ausgeführt am Beispiel des Blaukehlchens. Derartige mögliche

Konflikte wurden noch im Erörterungstermin als unberechtigt zurückgewiesen. Doch auch in der überarbeiteten Planung finden sich (immer noch bzw. wieder) etliche Beispiele nach wie vor bestehender Zielkonflikte (z.B. Herstellung kulis- sen- und störungsfreier Räume für die Wiesenbrüter wird durch benachbarte Ge- hölz-Erhaltung oder -Pflanzung konterkariert, z.B. J-185-A1 wird als Wiesenbrü- ter-Kohärenzmaßnahme durch den angrenzenden Damm des Sempt-Flutkanals (großes Sichthindernis) und die darüber führende Hochspannungsleitung konter- kariert, gleichzeitig sind auf der Fläche auch noch Gehölzpflanzungen neben Ge- hölzbeseitigungen vorgesehen.).

Die neuen Betrachtungen stellen sogar ebenfalls fest (und bestätigen damit die Richtigkeit der Einwendung des BN!), dass Arten der Gehölz- bzw. Saum- strukturen wie *Nachtigall* und *Blaukehlchen* im Viehlassmoos tatsächlich durch die im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen geplanten Gehölzrücknahmen negativ betroffen sind. Gelöst soll das Problem dadurch werden, dass diese Arten in gleichartige Gehölzbestände im Nahumfeld **ausweichen** könnten. Für Arten wie den *Neuntöter* sollen zur Sicherheit an verschiedenen Stellen einzelne Dorn- sträucher nachgepflanzt werden, auf eine Rodung wird verzichtet. An diesen Ausführungen offenbart sich verschärft die **Widersprüchlichkeit und Realitäts- ferne (Absurdität) der ganzen Ausgleichsplanung, die zwangsweise Arten mit verschiedensten Ansprüchen nun auf einem um 860 ha verkleinerten Raum** (Gesamtflächenverbrauch, davon 320 ha vollversiegelt) **in an sich schon wertvollen (d.h. nicht unbesiedelten) Gebieten zusammen unterbringen muss**. Ob die Arten all diese Umzugspläne und die für sie gestaltete richtige Fläche dann auch annehmen, ist absolut nicht gesichert. Trotz allen noch so hohen formalen Aufwands kann den ökologischen Ansprüchen aller Arten damit nicht Rechnung getragen werden.

Zur generellen **ökologischen Unsinnigkeit des Ausweichens**, insbesondere in einem Natura 2000-Gebiet verweisen wir auf unsere bisherige Stellungnahme.

- Ergänzend möchten wir das Gutachten selbst zitieren: *“Es ist weiter zu berück- sichtigen, dass **die wenigen heute noch verfügbaren offenen und störungs- freien Bereiche im Schutzgebiete jenseits des Flughafens in aller Regel bereits gute Bestände der Zielarten tragen und damit dort kaum oder nur sehr begrenzt Möglichkeiten zur Realisierung des erforderlichen „Plus“ bei Bestand bzw. Funktion bestehen.**“* (S. 98 FFH-VU, eigene Unterstreichung). Zum einen unterstreicht dies unsere Kritik an der Ausweich- und Optimierungs- Philosophie des Ausgleichs (s.o.). Zum anderen liegt es auf der Hand, dass die 3. Bahn störungsfreie Bereiche weiter reduzieren wird und den Gesamttraum um 860 ha zusammenhängende (!) Fläche (Gesamtflächenverbrauch, davon 320 ha voll- versiegelt) verkleinern und den Restraum zwischen 3. Bahn und Autobahn gerade hinsichtlich der (verbliebenen) Störungsfreiheit und Großflächigkeit massiv entwerten wird. Auch hier offenbart sich die ganze Schwierigkeit – und unseres Erachtens Unmöglichkeit – der Kompensation eines Eingriffes derartiger Dimension in einem derart wertvollen Gebiet.

2. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP):

neu: 11 Arten Anhang IV FFH-RL, 64 (von 70) Vogelarten, 4 streng geschützte Arten
Da sich viele artenschutzrechtliche Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen mit den Maßnahmen zum Kohärenzausgleich decken, verweisen wir auf die o.g. ergänzen- den Einwendungen zur FFH-VP.

Ergänzend führen wir exemplarisch aus:

- Der Einschätzung, dass „...*bei anderen Arten ergibt sich* ...“ wegen der allgemeinen ökologischen Verbesserungen eine günstige Prognose ergäbe (S. 6 saP) muss widersprochen werden. Das ist eine reine Behauptung und scheint auf Zufall begründet zu sein.
- Die wenigen betroffenen Arten mit Reduktion bleiben nur dadurch in günstigem Erhaltungszustand, dass Naturraum oder Großnaturraum betrachtet wird. Die Auswahl des Prüfgebietes wird zwar genannt, erscheint aber trotzdem willkürlich und nicht schlüssig, so kann der Raum verändert werden, bis es „passt“ bzw. die Art in günstig Erhaltungszustand bleiben kann (Beispiel *Zauneidechse*: Erweiterung auf Isarauen, d.h. einen Lebensraum bzw. Verbreitungsraum, der mit dem Erdinger Moos wenig zu tun hat).
- Die Schutzzäunung der Gewässer gegen Eintrag müsste eigentlich als Eingriff betrachtet werden, weil Gewässer funktional vom Umland abgeschnitten werden (als Tränke, Jagd- und Nahrungshabitat) (S. 28 saP).
- Die für den *Eremiten* genannten Maßnahmen sind völlig unrealistisch (S. 6, 34, 122 saP). Jeden gefälltten Baum sofort zu prüfen, ob er vom Eremit besiedelt ist, erscheint schon wenig machbar. Kaum vorstellbar ist, etwaige Funde in „geeignete“ Ersatzbäume umzusetzen. Der Eremit ist Bewohner von großen Mulmlöchern in lebenden (i.W.) Eichen und Linden, oft in großer Höhe, die zudem klimatisch passen muss. Wie sollen geeignete Ersatzbäume gefunden werden?
- Ebenso unrealistisch ist die Maßnahme zum *Biber* (S. 30 saP) - Fang und Verbringen -, weil im Umfeld keine freien Lebensräume zu finden sind. Bereits jetzt werden gefangene Biber nicht mehr verbracht, sondern getötet.
- Die Kompensationsmöglichkeit zur *Vogelazurjungfer* (S. 32 saP) wird nach wie vor falsch eingeschätzt: Ein Funktionieren ist nicht garantiert, da nicht bekannt, ob die Art die umgestalteten Bäche annimmt. Außerdem besteht hier ein nicht lösbarer Zielkonflikt mit Biber bei Realisierung auf der gleichen Fläche (vgl. J-166-A-1).
- Auch die Vermeidungsmaßnahme zur Kompensation für *Maculinea nausithous* - Versetzen frisch belegter Pflanzen – (S. 33, 116 saP) ist unrealistisch. Einzel-Pflanzen müssten praktisch 4 Wochen „bewacht“ werden und dann auf neuen Flächen mit benachbarten Wirtsameisen gebracht werden. Noch dazu auf Rohbodenflächen, die völlig anderes Kleinklima etc. aufweisen). Für eine geglückte und verlässliche Neuschaffung fehlen Belege.

Insgesamt sind auch die Änderungen der saP nicht geeignet, unsere Einwendungen zu entkräften. **Wir halten unsere Einwendungen daher auch bezüglich der saP in vollem Umfang aufrecht.**

Ordner 5/5: Anträge Naturschutzrecht (Anpassung der Einzelanträge Nr. A IX.9. (Naturschutz):

Wir beantragen die **Ablehnung** aller von der FMG mit Schreiben vom 17.03.2010 beantragten Einzelanträge zum Naturschutz, da das Vorhaben weder aus zwingenden Gründen des überwiegende öffentlichen Interesses nötig ist (keine Bedarfsplanung, fehlerhaftes Prognosegutachten) noch alternativlos ist (unzureichende Alternativenprüfung) noch ein Ausgleich bzw. Kohärenzausgleich möglich ist. Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten, für den Ausbau

sprechen keine derart gewichtigen Gründe, dass sie die Integritätsinteressen des Vogelschutzgebietes Erdinger Moos überwinden könnten. Die 3. Bahn ist auch sicher nicht zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Münchens und zur Förderung der Regionalwirtschaft nötig. Die für die Anträge von der FMG vorgetragenen Voraussetzungen liegen nicht vor.

Analoges gilt für die Begründungen zu den Anträgen der Zulassung von Abweichungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und für die Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr. Auch hierfür liegen die Zulassungsvoraussetzungen nicht vor. Bezüglich der Anträge auf Zulassung der Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr lehnen wir diese auch nach dem Jagdrecht als Grundlage der Gestattungen ab und fordern entsprechend auch hierfür eine Behandlung nach dem Artenschutzrecht.

Wir verweisen auf die von uns im bisherigen Verfahren schriftlich und mündlich vorgetragenen Einwände sowie die oben ausgeführten Ergänzungen.

Ordner 5/5: Fachbeitrag Vegetation und Flora, Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen Schutzgebietsverordnungen:

Der Fachbeitrag Vegetation und Flora wurde in Bezug auf die Inanspruchnahme von nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotopen und von nach § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 13e BayNatSchG geschützten Lebensstätten angepasst.

Die Inanspruchnahme von geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG / Art. 13d BayNatSchG steigt von 12,64 ha auf 47,20 ha.

Die Inanspruchnahme von geschützten Lebensstätten nach § 39 BNatSchG / Art. 13e BayNatSchG steigt von 31,88 ha auf 63,93 ha an Hecken, Feldgehölzen oder Feldgebüsch, die (teilweise) verloren gehen. Statt 20,85 ha sollen 34,33 ha in der Zeit vom 1.3. – 30.09. gerodet werden.

Die Inanspruchnahme genommene Waldfläche erhöht sich durch die neu geplante Rodung eines Gehölzes bei Eitting von 35,30 auf 37,90 ha.

Bezüglich der fachlichen Bewertung der zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die mit einer erhöhten Zerstörung von gesetzlich geschützten Biotopen und nötigen Befreiungen von Schutzgebietsverordnungen verbunden sind, verweisen wir auf unsere Ausführungen zum LBP/ zur FFH-VP und zur saP (s.o.). Insbesondere bei den Schutzgebieten sehen wir nach wie vor / erneut **Zielkonflikte**.

Grundsätzlich zeigt sich auch in der neuen Planung erneut deutlich, dass **nicht unbegrenzt Fläche zur Verfügung steht** und die naturschutzfachliche Kompensation eines so flächenintensiven Eingriffes wie der 3. Bahn in einem naturschutzfachlich schon hochwertigen Raum wie dem Erdinger Moos höchst problematisch ist und an seine Grenzen stößt. Anstatt jedoch für eine angebliche Ausgleichbarkeit in einem derart hohen Flächenumfang in Schutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope einzugreifen, ist es geboten, das Vorhaben als solches zu untersagen.

Auch der neue Beitrag zur Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – der wohl auf die Kritik des BN insbesondere bezüglich der Zielwidersprüche im Viehlassmoos entstanden ist – zeigt diese Problematik. Die nun vorgelegte Auflistung, für welche Maßnahmen welche Befreiungen von Schutzzielen zahlreicher Schutzgebietsverordnungen nötig sind, verdeutlicht diesen **Flächenkonflikt**. Es ist unmöglich, einen Eingriff auf 860 ha Fläche Gesamtverbrauch im wesentlichen in bestehenden naturschutzfachlich hoch wertvollen

Gebieten mit eigenen Schutz- und Entwicklungszielen umsetzen zu wollen, ohne Natur irreversibel und nicht ausgleichbar zu zerstören. Dies ist mit ein Grund, weshalb in Bayern die „Roten Listen“ immer länger werden. **Es ist unmöglich, immer mehr Arten mit verschiedenen Lebensraumansprüchen Lebensraum wegzunehmen und sie gesammelt in wenigen „Top-Gebieten“ – quasi in Arche Noahs? – halten zu wollen.** Diese segregative Sichtweise des Naturschutzes ist anerkanntermaßen nicht zielführend und auch die Erhöhung der Anzahl der Schutzgebiete hat den Artenrückgang nicht wesentlich aufhalten können (vgl. Umweltbericht Bayern).

Ordner 5/5: Artenschutzrechtliche Betrachtung Tiergefahrenabwehr:

Es werden keine neuen Erkenntnisse dargelegt, die an unserer bisherigen Einschätzung zur Unvereinbarkeit der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit den Entwicklungszielen eines Vogelschutzgebietes etwas ändern. Auch in den ergänzenden Unterlagen wird selbst darauf hingewiesen, dass die Tötung zu einer Reduzierung von lokalen Brutbeständen führen kann - wenn auch in geringem %-Umfang, dies jedoch nur im Mittelwert und beim Kiebitz „im Regelfall“. Fakt ist und bleibt, dass mit einer 3. Bahn und einem erhöhten Flugverkehrsaufkommen in einem Vogelschutzgebiet, in dem sich Bestände zahlreicher Vogelarten eigentlich nach oben entwickeln sollten, auch die Gefahrensituation zunimmt und damit das Risiko von nötigen Tiergefahrenabwehrmaßnahmen.

Ordner 5/5: Übersichtsplan Eigenjagd FMG:

Der BN lehnt eine Übernahme der Eigenjagd auf den BN-eigenen Flächen durch die FMG strikt ab.

V. Fehlende Ergänzungen:

In Aktualisierung unserer bisherigen Einwendungen sehen wir es als besonders gravierenden Fehler an, dass erneut trotz neuer Erkenntnisse keinerlei Ergänzungen zu folgenden Punkten getroffen wurden:

1. Klimaverträglichkeit:

Die Dringlichkeit von Klimaschutzmaßnahmen ist seit 2007 weiter gestiegen. Klimaschutz findet mittlerweile auch verstärkt Eingang in Gerichtsentscheidungen. Wir weisen darauf hin, dass das Oberste Gericht in London Ende März 2010 entschieden hat, dass die Pläne für die 3. Startbahn am Flughafen London-Heathrow mit den Klimaschutzzielen der Regierung unvereinbar sind (2008: Climate Change Act: Senkung der CO₂-Emissionen bis 2050 um 80%. Mittlerweile (Mai 2010) hat sich auch die neue britische Regierung in ihrem Koalitionsvertrag auf einen Verzicht auf die 3. Startbahn geeinigt.

Wir fordern die Regierung von Oberbayern auf, den Klimaschutz ebenso ernst zu nehmen wie Großbritannien und die Vereinbarkeit der Ausbauplanung mit bayerischen und deutschen Klimaschutzzielen zu prüfen bzw. deren Unvereinbarkeit festzustellen.

2. Finanzierungskonzept

Auch den ergänzenden Unterlagen fehlt wieder ein Finanzierungskonzept. Ministerpräsident Horst Seehofer hat bei einer Besprechung mit Vertretern von AufgeMUCkt und Landtagsabgeordneten aus der betroffenen Region am 17. Mai 2010 angekündigt, die FMG werde bis zum Juli 2010 ein Finanzierungskonzept vorlegen. Offensichtlich existiert bis jetzt kein Finanzierungskonzept. Nachdem diese Fragestellung bereits in den Erörterungsterminen in Unterschleißheim eine Rolle gespielt hat, fordern wir, dieses Finanzierungskonzept auszulegen und erneute Einwendungen und Erörterungen dazu möglich zu machen.

Es ist völlig unklar, wie die Investition angesichts der Schulden (2008: 2,3 Mrd. € laut) und des geringen Eigenkapitals (2008: 443 Mio. €) und geringer Gewinne (2008: 4 Mio. €, alle Zahlen aus: Geschäftsbericht FMG 2008) der FMG finanziert werden soll. Angesichts der massiven Verschuldung Deutschlands (1.711 Mrd. € Schulden, Stand 25.05.2010, Staatsverschuldung pro Kopf der Bevölkerung: 20.929 €, Quelle: Bund der Steuerzahler) muss eine Finanzierung über öffentliche Gelder (hierzu sind auch die Gesellschafterdarlehen zu zählen!) ausgeschlossen werden. Die FMG hat jedoch bereits selbst bekundet, dass sie die 3. Bahn nicht ohne einen Verzicht auf die Rückzahlung der Gesellschafterdarlehen finanzieren kann. Damit ist das Vorhaben nicht finanzierbar und alleine schon deswegen nicht weiter zu verfolgen.

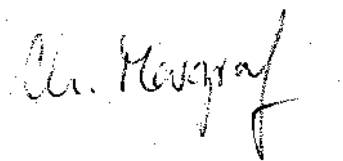
Fazit:

Aus unseren bisherigen Einwendungen und den hier vorgelegten Ergänzungen ergibt sich zwingend, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist.

Wir fordern die Berücksichtigung unserer Einwendungen.

Wir fordern die Regierung von Oberbayern daher erneut auf, das beantragte Vorhaben abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Christine Margraf
Leiterin Fachabteilung München

gez. Dr. Christian Magerl
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Freising

gez. Gabriele Betzmeir
1. Vorsitzende BN-Kreisgruppe Erding

gez. Dr. Roderich Zauscher
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Dachau