

Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen; Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

hier: Einwendungen der Stadt Grebenstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß im Original beigefügter Vollmachtsurkunde (**Anlage 1**) zeigen wir an, dass uns der Magistrat der Stadt Grebenstein in der vorbezeichneten Angelegenheit mit der Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen beauftragt hat.

Namens der Stadt Grebenstein erheben wir hiermit folgende Einwendungen gegen den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen:

1. UNVOLLSTÄNDIGKEIT DER ANTRAGSUNTERLAGEN

Anhand der von der Flughafen GmbH Kassel - im Folgenden auch Vorhabenträger genannt - eingereichten Planfeststellungsunterlagen kann die fachplanerische Abwägung nicht rechtsfehlerfrei durchgeführt werden. Trotz erheblichen Umfangs des Planfeststellungsantrags liegen ihm zahlreiche zur Beurteilung des Ausbaus zwingend erforderliche Untersuchungen nicht bei. Dies verhindert schon vom Ansatz her eine ordnungsgemäße Abwägung. So wird zum Beispiel keine Untersuchung der bestehenden, geplanten sowie der technisch maximal möglichen Kapazität („Sättigungskapazität“) und ihrer Auswirkungen auf die Bevölkerung, Umwelt und Natur vorgenommen. Gravierend ist auch das Unterbleiben der zwingend gebotenen Auseinandersetzung mit allen möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes. In dieses Bild fügt sich nahtlos ein, dass der Vorhabenträger keine „worst-case-Auswirkungsbetrachtung“ des Planungsfalles durchführt. Der Vorhabenträger versäumt es außerdem, sich ausreichend mit dem Problem des Trinkwasserverbrauchs auseinander zu setzen. Hierzu heißt es in den Antragsunterlagen lapidar, es werde insoweit an das bestehende Leitungswassersystem angeknüpft. Die Trinkwasserversorgung erfolge vorrangig aus Grundwasser. Der Trinkwasserbedarf des neuen Flughafens und des Gewerbegebiets Flughafen werde durch das vorhandene Wasserangebot gedeckt. Zusätzliche Grundwasserentnahmen seien nicht erforderlich. Eine solch oberflächliche Betrachtung greift indes viel zu kurz. Auf der Basis des vom Vorhabenträger entwickelten „optimistischen Szenarios“ gäbe es im Jahr 2015 in Kassel-Calden 942.000 Passagiere und 3.500 t Fracht. Legt man den in vergleichbaren Verkehrsflughäfen vorhandenen Trinkwasserverbrauch von 50 Liter pro Verkehrseinheit (ein Passagier oder 100 kg Luftfracht) zu Grunde, so beläuft sich der Trinkwasserverbrauch dann allein für Passagiere und Fracht auf 47.101.750 Liter (= 47.101,75 m³) jährlich. Dabei ist der zusätzliche Bedarf für Personal, Besucher sowie sonstige Betriebsabläufe und das geplante neue Gewerbegebiet noch nicht einmal einbezogen. Letzterer wird in den Antragsunterlagen mit 11.680 m³/a beziffert. Insgesamt dürfte der Trinkwasserverbrauch bei mindestens 100.000 m³/a liegen. Der Vorhabenträger hätte in Anbetracht dessen klären müssen, welche Auswirkungen dieser riesige Verbrauch auf die Grundwasservorräte der Region hat. Dies ist jedoch nicht ausreichend geschehen.

Eine Gesamtabwägung des Vorhabens ist daher auf der Basis der bislang eingereichten Planfeststellungsunterlagen nicht möglich. Bevor der Antrag der Flughafen GmbH Kassel inhaltlich behandelt werden kann, muss dieser zunächst aufgegeben werden, das gesamte hierfür erforderliche Abwägungsmaterial vorzulegen.

Die Stadt Grebenstein fordert deswegen, den Planfeststellungsantrag schon aus verfahrensrechtlichen Gründen zurückzuweisen.

2. FEHLENDE PLANRECHTFERTIGUNG DES VORHABENS

- 2.1.** Da das Ausbauvorhaben der Flughafen GmbH Kassel wegen seiner zu erwartenden Lärmimmissionen auf Rechte Dritter wie etwa das Grundeigentum unserer Mandantin und deren kommunale Planungshoheit einwirkt, bedarf es der luftverkehrsrechtlichen Planrechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.; BVerwG, Urteil vom 14.2.1975, BVerwGE 48, 56 ff.; BVerwG, Urteil vom 7.7.1978, BVerwGE 56, 110 ff.).

Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG trägt eine planerische Ermessensentscheidung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst, sondern ist im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter rechtfertigungsbedürftig (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.; BVerwG, Urteil vom 7.7.1978, BVerwGE 56, 110 ff.; BVerwG, Urteil vom 14.2.1975, BVerwGE 48, 56 ff.). Die Rechtmäßigkeit eines Plans ist deshalb anhand des ungeschriebenen Tatbestandsmerkmals des Gebots der Planrechtfertigung zu messen. Es handelt sich hierbei um die der behördlichen Abwägungsentscheidung vorgelagerte und der vollen richterlichen Überprüfung unterworfenen (BVerwG, Beschluss vom 25.10.2001, Az: 11 A30/00, zitiert nach Juris, sowie BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.) Rechtsfrage, ob das konkrete Vorhaben gemessen an den gesetzlichen Zielen vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.).

Die mit der Planrechtfertigung bewirkte judizielle Kontrolle der Planungsziele greift auch bei Einwirkungen auf das Eigentum, die, wie hier, kein enteignungsrelevantes Maß erreichen. So verneinte z.B. das Bundesverwaltungsgericht in seinem Bitburg-Urteil (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.) eine enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planung. Es ging dort vielmehr um eine reine Lärmbetroffenheit der Kläger, die unterhalb der Enteignungsschwelle verblieb.

Die Planrechtfertigung betrifft die Prüfung der Erforderlichkeit einer Einwirkung in Rechte Dritter (BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, BVerwGE 84, 123 ff.) in zweierlei Hinsicht: zum einen die Überprüfung der Übereinstimmung eines Vorhabens mit gesetzlich normierten Planungszielen, zum anderen die Prüfung eines hieran zu messenden Bedarfs.

Ob der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen gerechtfertigt ist, kann allein anhand der vom zuständigen Bundesgesetzgeber im Luftverkehrsgesetz – LuftVG - festgelegten Ziele einer solchen Planung beurteilt werden (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.). Nur in Ausnahmefällen vermögen auch außerhalb des konkreten Fachplanungsgeset-

zes normierte gesetzgeberische Zielsetzungen eine Planung zu legitimieren (BVerwG, Urteil vom 8.7.1998, BVerwGE 107, 142 ff.).

Das Luftverkehrsgesetz enthält zwar kaum explizite Zielsetzungen und auch keine allgemeine Vorschrift, die konkret benennt, welche luftverkehrsrechtlichen Vorhaben der Gesetzgeber gegenüber konkurrierenden Rechten privilegieren will. Im Zusammenhang mit dem in § 28 LuftVG geregelten Spezialfall der Enteignung hat der Gesetzgeber aber als einzigen Enteignungstatbestand den Gemeinwohlbelang "Zwecke der Zivilluftfahrt" genannt. Damit wird auf normativer Ebene generell dasjenige Ziel bestimmt, das sich gegen Rechtspositionen Dritter durchsetzen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.). Die Maßnahme muss demzufolge der Verbesserung der öffentlichen Luftverkehrsinfrastruktur dienen, etwa der Bewältigung eines größeren Verkehrsaufkommens oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit (BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.).

Jede Erweiterung einer Luftverkehrsanlage muss sich an diesen zwingenden gesetzlichen Vorgaben halten.

Gemessen hieran erweist sich das Vorhaben der Flughafen GmbH Kassel als nicht gerechtfertigt. Es wird nicht durch die vom Luftverkehrsgesetz verfolgten oder anderweitig vom zuständigen Gesetzgeber vorgegebenen Planungsziele gedeckt. Es fehlt vielmehr an den Zielen, die ein luftverkehrsrechtliches Vorhaben zulässigerweise verfolgen darf.

2.2. Der Vorhabenträger führt zur Rechtfertigung des Vorhabens im Wesentlichen Folgendes an:

Allein in den Jahren 1991 bis 2003 habe sich der Flugverkehr innerhalb Europas nahezu verdoppelt. Die Passagierzahlen seien von etwa 555 Mio. im Jahr 1991 auf etwa 1,1 Mrd. im Jahr 2003 gestiegen. Dies entspreche einem Wachstum von 98 % oder von durchschnittlich etwa 5,8 % pro Jahr. Diese Zahlen spiegelten auch die Entwicklung in Deutschland wieder, wo sich die Nachfrage nach Flugreisen im selben Zeitraum um etwa 80 % erhöht habe.

Auch für die kommenden Jahre werde mit einer starken Zunahme des Flugverkehrs gerechnet und zwar sowohl weltweit als auch innerhalb Europas. Nach der gesamtdeutschen Verkehrsprognose, die sich auf den Bundesverkehrswegeplan stütze, werde sich die Zahl der Passagiere in Deutschland von etwa 145 Mio. im Jahr 2003 auf etwa 255 Mio. im Jahr 2015 erhöhen. Dies entspreche einer Zuwachsrate von etwa 75 % oder von durchschnittlich etwa 5 % pro Jahr. Die dargestellte Entwicklung gehe mit den Auswirkungen von Deregulierungsmaßnahmen der Europäischen Union einher. Die eingeleitete Liberalisierung habe zum Ziel, den marktwirtschaftlichen Wettbewerb der auf den Flugplätzen tätigen Luftverkehrsdienstleister zu fördern. Die Flughäfen selbst würden in diesem Zusammenhang als Standorte angesehen, welche die hierzu notwendigen Infrastrukturanlagen bereitstellen.

Die Europäische Union sehe in den dargestellten Entwicklungen einen unverzichtbaren Beitrag zum Ausbau eines dezentralen und leistungsfähigen Luftverkehrsnetzes, welches das vorhandene Schienen- und Straßennetz ergänze und

damit zur Verwirklichung des gemeinsamen Binnenmarktes beitrage. Ausdrücklich werde in diesem Zusammenhang von der Europäischen Union auf die Bedeutung der Regionalflughäfen für die Entwicklung dieses Binnenmarktes hingewiesen.

Die besondere Bedeutung, die die Europäische Union den Regionalflughäfen für die Entwicklung des gemeinsamen Binnenmarktes zumesse, sei auch Gegenstand einer Stellungnahme der Versammlung der Regionen Europas (VRE) anlässlich einer Entscheidung der Europäischen Kommission vom 03. Februar 2004 zur Förderung von Billigfluggesellschaften (Low-Cost-Carrier) und der regionalen Entwicklung. In der Stellungnahme heiße es, die Nutzung der weniger ausgelasteten Regionalflughäfen durch die Low-Cost-Carrier erlaube es, neben den bisher durch die eingesessenen Fluggesellschaften angeflogenen industriellen Zentren der EU auch andere europäische Regionen in das Luftverkehrsnetz einzubeziehen und direkt miteinander zu verbinden. Dadurch könnten gerade kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) zu akzeptablen Kosten Zugang zum internationalen Markt gewinnen.

Auch das aus der Länderministerkonferenz hervorgegangene Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahre 2000 betone die Bedeutung der Regionalflughäfen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. In diesem Zusammenhang werde der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden als „dringlich“ eingestuft.

Die Maßnahmen und Aussagen des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung würden in einem sogenannten „Masterplan“ durch die Deutsche Flugsicherung GmbH, die Flughafen München GmbH und die Fraport AG weiterentwickelt. Dieser Masterplan erkenne ebenso die Bedeutung der Regionalflughäfen für die positive Entwicklung der Regionen an, selbst dann, wenn diese Flughäfen wegen des Fehlens einer „kritischen Größe“ betriebswirtschaftlich nicht profitabel seien.

Es könne somit festgehalten werden, dass sowohl die Europäische Union als auch Bund und Länder im Ausbau der Regionalflughäfen einen wichtigen Beitrag zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung des gemeinsamen Binnenmarktes und zur Standortsicherung der Regionen innerhalb Europas sähen.

Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden wird außerdem anhand der Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung begründet.

Im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP) sei Folgendes ausgeführt:

„Der Verkehrslandeplatz Kassel-Calden bedarf des Ausbaus als Regionalflughafen. Die hierzu notwendigen Maßnahmen sind einschließlich einer leistungsfähigen ÖPNV- und Straßenanbindung zu planen und zu realisieren.“

Im Regionalplan Nordhessen 2000 heiße es:

„Der Verkehrslandeplatz Kassel-Calden soll als Regionalflughafen ausgebaut werden. Der Ausbau der Flugsicherheitseinrichtungen sowie eine Verlegung der Start- und Landebahn (einschließlich einer Verlängerung) oder ihre Verlängerung in der gegenwärtigen Achse sind als Entwicklungsmöglichkeiten vorzusehen.“

Der Vorhabenträger begründet das Vorhaben schließlich insbesondere mit dem strukturpolitischen Ziel, den Wirtschaftsstandort Nordhessen an die durch die starke Zunahme des Luftverkehrs bedingten Veränderungen anzupassen, um somit das regionale Wirtschaftswachstum und die regionale Beschäftigungssituation fördern bzw. verbessern zu können.

Das Erfordernis geeigneter strukturpolitischer Maßnahmen für Nordhessen ergebe sich allein schon aus der Strukturschwäche der Region, die sich insbesondere anhand der überdurchschnittlich hohen Arbeitslosigkeit belegen lasse. Hinzu kämen für den östlichen Teil der nordhessischen Planungsregion (gleichzusetzen mit dem Regierungsbezirk Kassel) die Auswirkungen eines deutlichen Fördergefälles gegenüber Thüringen sowie die sich abzeichnende Überalterung der Bevölkerung als Folge der allgemeinen demographischen Entwicklung und der Abwanderung von jüngeren Arbeitskräften in Regionen, die bessere berufliche Aussichten bieten könnten.

Zugleich wird vom Vorhabenträger die geographisch günstige Lage der Region und des Projektstandortes innerhalb von Deutschland und zugleich auch im zentralen Bereich der Europäischen Union hervorgehoben. Diese zentrale Lage sei ein natürlicher Standortvorteil für Unternehmen, welche ein hohes Mobilitätsbedürfnis beanspruchten bzw. im Logistikbereich tätig seien.

Begünstigend sei ferner, dass der Standort des Vorhabens schnell über das bereits vorhandene Straßen- und Schienennetz erreicht werden könne.

Es sei zudem zu erwarten, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem leistungsfähigen Regionalflughafen positive Effekte für die regionale Touristikbranche mit sich bringen werde. Nordhessen biete zahlreiche Attraktionen und eigne sich daher auch als eigenständiges Reiseziel mit unterschiedlichen Destinationen für Fluggäste.

Mit der beabsichtigten Einbindung Nordhessens in das innereuropäische Luftverkehrsnetz und dem damit verbundenen Anschluss an den „Wachstumsmarkt Luftverkehr“ werde den zuvor dargelegten Zielen der Europäischen Union entsprochen sowie den Empfehlungen des aus der Länderministerkonferenz hervorgegangenen Flughafenkonzeptes der Bundesregierung Rechnung getragen. Zudem erfüllten die Gesellschafter der Flughafen GmbH Kassel mit dem geplanten Ausbau der regionalen Infrastruktur eine Aufgabe, die in die originäre Zuständigkeit der öffentlichen Hand falle. Zu den positiven Effekten zählten auch der aus dem erzielten Passagieraufkommen resultierende Zuwachs an direkten und indirekten Arbeitsplätzen in der Region. Ein Verzicht auf das Vorhaben (sogenannte Null-Variante) habe weitreichende negative strukturpolitische Effekte zur Folge und schränke die Entwicklungsmöglichkeiten der nordhessischen Planungsregion drastisch ein.

Für einen zukünftigen Verkehrsflughafen Kassel-Calden ergäben sich gute Entwicklungsmöglichkeiten in den Bereichen Charter-, Low-Cost- und Linienverkehr. Zu diesen Ergebnissen komme die Bedarfsprognose. Um die Bandbreite einer möglichen Entwicklung aufzuzeigen, würden neben einem sogenannten „wahrscheinliche Szenario“, welches unter den getroffenen Rahmenbedingungen eine realistische Entwicklung des Luftverkehrsmarktes in den aus den jeweiligen Luftverkehrssegmenten resultierenden Einzugsgebieten widerspiegele, auch ein „pessimistisches“ und ein „optimistisches Szenario“ betrachtet. Die prognostizier-

ten Passagieraufkommen lägen für das Prognosejahr 2015 zwischen etwa 320.000 („pessimistische Szenario“) und etwa 940.000 („optimistische Szenario“). Für das „wahrscheinliche Szenario“ ergäben sich bezogen auf das Prognosejahr 2015 etwa 560.000 Passagiere. Ein Ausblick auf das Jahr 2025 zeige für das „wahrscheinliche Szenario“ ein prognostiziertes Aufkommen von etwa 765.000 Passagieren.

Für die Begründung des Vorhabens sei das „wahrscheinliche Szenario“ maßgebend.

In allen drei in der Bedarfsprognose untersuchten Szenarien ergebe sich eine Verteilung des Passagieraufkommens auf die Verkehrsarten konventioneller Linienverkehr zu den Hubs, Touristikverkehr und Low-Cost-Verkehr.

Die Start- und Landebahn des geplanten Verkehrsflughafens Kassel-Calden sei mit 2.500 m (mit Schwellen am jeweiligen Bahnende) so dimensioniert, dass Touristikflüge mit den am Markt gängigen Flugzeugmustern wie Boeing 737-800 oder Airbus 320-Familie uneingeschränkt möglich seien. Das Start-/Landebahn-System des bestehenden Verkehrslandeplatzes erfülle die Voraussetzungen hierfür nicht.

Entscheidend für die Entwicklung eines Flughafens sei dessen Marktzugang. Je nach Verkehrsart (konventionelle Linie, Charter, Low-Cost) sei dieser unterschiedlich ausgerichtet und dimensioniert. Während sich der konventionelle Linien- und der Charterverkehr vorzugsweise aus den im Nahbereich lebenden Fluggästen (Passagieren) generiere, wählten Passagiere im Low-Cost-Segment auch weiter entfernt liegende Flughäfen. Dies sei in der Bedarfsprognose entsprechend berücksichtigt.

Für das „wahrscheinliche Szenario“ werde in der Bedarfsprognose ein Marktanteil für die Region (Nahbereich mit Stadt Kassel, Landkreis Kassel und weitere Landkreise in der Umgebung) von etwa 16 % ausgewiesen. Dies bedeute, dass von dem für das Jahr 2015 errechneten Gesamtpassagieraufkommen in Höhe von etwa 2,9 Mio. etwa 460.000 Passagiere den zukünftigen Verkehrsflughafen Kassel-Calden als Ein- bzw. Aussteigeflughafen nutzen würden. Die Differenz zu der in der Bedarfsprognose für das „wahrscheinliche Szenario“ im Jahr 2015 ausgewiesenen Anzahl von etwa 560.000 Passagieren werde insbesondere über das Low-Cost-Segment im „Incoming-Sektor“ abgedeckt.

Die Ergebnisse der Bedarfsprognose belegten anhand des „wahrscheinlichen Szenario“ für den Prognosezeitraum 2015 im Detail den Bedarf für das beantragte Vorhaben. Für das Jahr 2020 werden weitere Steigerungen vorhergesagt. Selbst in einem unter pessimistischen Rahmenbedingungen festgelegten Szenario werden immerhin noch etwa 320.000 Passagiere für das Jahr 2015 prognostiziert.

Am Standort des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden seien derzeit etwa 550 Beschäftigte in etwa 15 Unternehmen tätig. Der gesamte Standort erfahre durch das geplante Vorhaben insbesondere unter Beachtung der strukturpolitischen Themen eine Aufwertung. Dies betreffe vor allem die Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt, welche durch ihre unmittelbare Präsenz infolge der Unternehmensverlagerung an den neuen Standort weitere Entwicklungsmöglichkeiten besäßen.

Die Errichtung des zu beantragenden Gewerbegebietes und eine Ansiedlung mit luftfahrtaffinen Betrieben könne mit Blick auf vergleichbare Flughafenstandorte als Initial für die weitere gewerbliche Entwicklung infolge indirekter und induzierter Effekte angesehen werden.

- 2.3.** Im Rahmen der Bedarfsprognose werden seitens des Vorhabenträgers keine belastbaren Aussagen zu den erwarteten zukünftigen Passagier- und Luftfrachtverkehr sowie zu den Flugzeugbewegungen und dem Flugzeugmix erarbeitet.

Dies gilt zum einen für die Entwicklung des Low-Cost-Verkehrs und des eigenen Bestandsorts Kassel-Calden für dieses Verkehrssegment. Hier ist festzustellen, dass die angewandte Methodik der Passagierprognose für den Low-Cost-Verkehr auf der - unausgesprochenen - Unterstellung beruht, ein Low-Cost-Carrier werde sich in Kassel-Calden ansiedeln. Dafür liegen jedoch zum derzeitigen Zeitpunkt keinerlei Anhaltspunkte vor.

In der Bedarfsprognose zum Raumordnungsverfahren wurde im Rahmen des Low-Cost-Szenarios zutreffend darauf hingewiesen, dass es schwierig werden kann, Luftfahrtgesellschaften am Flugplatz Kassel-Calden zu etablieren und entsprechend geeignete Passagiere zu generieren, die einen profitablen Betrieb der Fluggesellschaften ermöglichen.

Verschiedene Airlines haben sich bereits ablehnend zum Ausbau des Flughafens Kassel-Calden geäußert. So sehen z.B. weder Lufthansa noch Easyjet noch AirBerlin noch Hapag-Lloyd einen Bedarf für Linien- oder Charterflüge ab bzw. nach Kassel-Calden.

Hierzu einige Zitate:

- „Wir brauchen keine Nonsens-Airports wie in Hof/Plauen oder Kassel-Calden. Die Quittungen bekommen dann die Steuerzahler“ (Joachim Huhnold, AirBerlin, im Fokus vom 15. November 2004).
- „Der Missbrauch öffentlicher Mittel zum Ausbau unwirtschaftlicher Flughäfen fernab von Ballungsräumen muss gestoppt werden. Negative Beispiele sind der in Schleswig-Holstein vorangetriebener Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau und der in Hessen geplante Ausbau des Flughafens Kassel-Calden“ (Politikbrief der Lufthansa AG vom Januar 2005).
- „Wir planen derzeit nicht Kassel-Calden anzufliiegen“ (Matthias Andreesen, Sprecher von dba).
- „Das ist ein ehrgeiziges Projekt von Kommunalpolitikern. Wir sind dagegen, weil das Projekt im Einzugsgebiet von Flughäfen liegt, die jetzt schon wirtschaftlich arbeiten. Die Airlines und Reiseveranstalter haben erklärt, dass sie bei der derzeitigen Marktlage kein Interesse an Kassel-Calden haben“ (Peter Hauptvogel, Sprecher von AirBerlin).
- „Bei dem Vorhaben sollen rund 150 Millionen Euro in einen nicht benötigten Ausbau des Flugplatzes gesteckt werden, obwohl nach Expertenmeinung keine Nachfrage nach einem Regionalflughafen in Kassel besteht“ (Politikbrief der Lufthansa vom Mai 2005).

- „Vernunft spielt hier keine Rolle. Wenn die Politik den Flughafen will, dann wird er gebaut. Kassel ist umzingelt von voll funktionsfähigen Flughäfen: Paderborn, Hannover, Erfurt. Wenn Kassel-Calden funktionieren soll, muss der Flughafen besser und billiger sein als die anderen und es muss Nachtflüge geben“ (Gerd Ballentin, Chef des Erfurter Flughafens, in der ANA vom 18. Mai 2005).
- „Wir bevorzugen in der Regel relativ große Flughäfen in Ballungsgebieten“ (Oliver Aust, Sprecher von Easyjet).
- „Wir brauchen große Einzugsgebiete und sind mit den Flughäfen Köln, Stuttgart und Berlin gut aufgestellt“ (Joachim Schottes, Sprecher von Germanwings).
- „Es ist sinnvoller, sich bei den Ausbauprojekten auf große Flughäfen zu konzentrieren“ (Martin Gaebges, Generalsekretär der Vertretung der in Deutschland tätigen Fluglinien (BARIG)).

Soweit nicht anders angegeben, sind die Zitate einer dpa-Meldung vom 17.05.2005 entnommen.

Mit der Tatsache, dass der Ausbau des Flughafens Kassel-Calden bei den Airlines einhellig auf Ablehnung stößt, setzt sich der Vorhabenträger weder in seinen Ausführungen zur Planrechtfertigung noch in der Bedarfsprognose auseinander. Stattdessen wird im luftleeren Raum mit der allgemeinen Entwicklung und schön gerechneten Zahlen operiert. Auf diese Weise kann aber gerade kein spezieller luftverkehrswirtschaftlicher Bedarf für den Flughafen Kassel-Calden begründet werden. Dies gilt unabhängig von der Frage, welches der von dem Vorhabenträger genannten Szenarien betrachtet wird.

Auf ebenso tönernen Füßen steht die Bedarfsprognose hinsichtlich der Möglichkeit, den Flughafen Kassel-Calden an das Internationale Luftverkehrsnetz über wichtige Drehkreuze (konventioneller Linienverkehr zu den Hubs) anzubinden. Auch eine solche Entwicklung setzt voraus, dass eine entsprechende Nachfrage bei den Luftverkehrsgesellschaften besteht. Bisher hat sich aber noch keine dieser Gesellschaften hierzu positiv geäußert. Wenn überhaupt, liegen ablehnende Äußerungen vor.

In der Bedarfsprognose werden keinerlei Aussagen dazu gemacht, wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, dass sich diese negative Haltung der Luftverkehrsgesellschaften zukünftig noch ändern könnte.

Nichts anderes gilt für die vom Vorhabenträger des Weiteren in der Bedarfsprognose untersuchte Möglichkeit, zukünftig Touristikflüge zur Bedienung des lokalen Marktes ab Kassel-Calden anzubieten. Anhand der Bedarfsprognose könnte man den Eindruck gewinnen, dass es sich hierbei um einen quasi „natürlichen“ Prozess handelt, der sich von selbst einstellt. Dies ist aber gerade nicht der Fall. Auch diese Entwicklungsmöglichkeit des Flughafens Kassel-Calden setzt vielmehr eine entsprechende Bereitschaft einzelner oder mehrerer Luftverkehrsgesellschaften und Touristikunternehmen voraus, sich des Flughafens Kassel-Calden zu bedienen. Eine solche Bereitschaft ist aber bisher nicht vorhanden und

der Vorhabenträger bringt keinerlei Argumente dafür vor, dass sich hieran bis 2015 etwas ändern könnte.

In Anbetracht dessen muss die Prognose des Vorhabenträgers, wonach im „wahrscheinlichen Szenario“ in 2015 ein Passagieraufkommen von 561.000 erwartet wird, ebenso als nicht belegt zurückgewiesen werden wie seine Prognosen zum „pessimistischen“ und „optimistischen Szenario.“

Es sei deswegen nur vorsorglich bemerkt, dass auch die der Bedarfsprognose beim „wahrscheinlichen Szenario“ zugrundeliegende Annahme, wonach für Deutschland bis 2015 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,1% real erwartet wird, durch die Zahlen der letzten Jahre, die weit darunter liegen, nicht bestätigt wird.

Jedenfalls existieren aus heutiger Sicht keinerlei abgesicherten oder wahrscheinlichen Annahmen dafür, dass sich ein Low-Cost-Anbieter oder eine Airline und/oder ein Touristikunternehmen mit Luftverkehrsbedarf in Kassel-Calden ansiedeln werden. In Anbetracht dessen erweisen sich sämtliche in der Bedarfsprognose angestellten Berechnungen zur Entwicklung des Passagieraufkommens und der Flugbewegungen in Kassel-Calden als Makulatur. Um es sprichwörtlich zu sagen: Hier wird die Rechnung ohne den Wirt gemacht.

Bloße Hoffnungen des Vorhabenträgers auf die Ansiedlung eines Low-Cost-Carriers bei einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und/oder eines Touristikunternehmens reichen nicht aus, um einen Bedarf zu begründen. Da kein Bedarf besteht, fehlt es demnach an einem öffentlichen Interesse, dass geeignet ist, den Ausbau zu rechtfertigen. Es handelt sich vielmehr um eine reine Vorratsplanung ohne erkennbare Realisierungsmöglichkeit. Diese ist aber nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht zulässig (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 24. November 1989, BVerwGE 84, 123, 128).

- 2.4.** Das Vorhaben wird von wirtschaftlichen Zielsetzungen und strukturpolitischen Erwägungen geprägt, die nicht dem allein maßgeblichen Begriff „Zwecke der Zivilluftfahrt“ unterfallen.

Hieran ändert auch die Tatsache nichts, dass in der Verkehrswegeplanung die Wirtschaftsstrukturförderung als Grund für den Ausbau eines Verkehrswegs oder einer Verkehrsanlage anerkannt ist (z.B. BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff.). Straße, Flugplatz oder Wasserweg dienen in solchen Fällen unmittelbar dem öffentlichen Verkehr und jener wiederum fördert die regionale Wirtschaft, da die verkehrsmäßige Anbindung eines Gebiets verbessert wird. Die Wirtschaftsstrukturförderung ist damit von besonderer Bedeutung für die standortbezogene Konkretisierung des Allgemeinwohls, das einen Plan zu rechtfertigen vermag. Die Wirtschaftsförderung muss sich aber stets des "Mediums" öffentlicher Verkehr bedienen, um einen Plan zu rechtfertigen. Anlass einer privilegierten verkehrsrechtlichen Fachplanung kann die Wirtschaftsförderung deshalb nur dann sein, wenn sie an die dem Gemeinwohl dienende allgemeine Verkehrsfunktion des geplanten Vorhabens anknüpft. Denn nur diese ist als Planungsziel den jeweiligen Fachplanungsgesetzen zu entnehmen, nicht aber das mittelbare Ziel der Wirtschaftsstrukturförderung. Wollte man hingegen generell jede mittelbar bewirkte günstige Auswirkung eines Vorhabens auf das allgemeine wirtschaftliche Umfeld als ungeschriebenes Planungsziel ausreichen lassen, käme

weder dem Grundsatz des Gesetzesvorbehaltes noch und der Regelungskompetenz des Fachplanungsgesetzgebers Bedeutung mehr zu. Denn in einer hochkomplexen, arbeitsteilig verknüpften Wirtschaft löst nahezu jedes größeres Vorhaben einen mittelbaren wirtschaftlichen Nutzen aus. Dies gilt jedenfalls dann, wenn – wie hier - bei der Betrachtung die sogenannten externen Kosten (Umweltschäden und Gesundheitsrisiken) außer Acht bleiben. Da das Vorhaben nicht unmittelbar dem öffentlichen Luftverkehr dient, wird es auch nicht durch seine wirtschaftsfördernden und beschäftigungspolitischen Aspekte luftverkehrsgesetzlich gerechtfertigt.

Auch aus gesetzlichen Regelungen außerhalb der LuftVG sind keine Planungsziele zu entnehmen, die das streitbefangene Vorhaben zu rechtfertigen vermögen. Erforderlich ist insoweit, dass die außerhalb des Luftverkehrsgesetzes gefundene Zielbestimmung den Anforderungen entspricht, die das Grundgesetz an eine gesetzliche Regelung stellt, die dem Eigentum Schranken setzen darf.

Auf europäischer Ebene findet sich keine gesetzgeberische Zielbestimmung. Es mag zwar sein, dass die Kommission der Europäischen Union der Entwicklung von Regionalflughäfen für die Entwicklung des gemeinsamen Binnenmarktes besondere Bedeutung beimisst und es wird auch nicht bestritten, dass dies Gegenstand einer Stellungnahme der Versammlung der Europäischen Regionen (VRE) war.

Die Kommission ist jedoch kein Gesetzgebungsorgan, sondern der Exekutive zuzurechnen (vgl. Art. 211 - 219 EGV) und auch der Versammlung der Europäischen Regionen kommt keine legislative Kompetenz zu. Zudem handelt es sich um Erklärungen allgemeiner Art, die nicht im direkten Kontext mit dem hier fraglichen speziellen Ausbau des Flughafens Kassel-Calden stehen.

Auf der Ebene des Bundesrechts ist ebenfalls keine gesetzliche Bestimmung im formellen Sinne erkennbar, die die hier beabsichtigte Wirtschaftsstrukturförderung als mögliches Ziel einer luftverkehrsrechtlichen Planung benannt hat. Zwar betont das aus der Länderinnenministerkonferenz hervorgegangene Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahre 2000 die Bedeutung der Regionalflughäfen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und stuft den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden in diesem Zusammenhang als „dringlich“ ein. In ein formelles Gesetz mündeten diese Aktivitäten der Exekutive jedoch nicht. Auch der von dem Vorhabenträger ins Feld geführte „Masterplan“ weist keinen normativen Charakter auf.

Landesrechtliche Bestimmungen des Bundeslandes Hamburg sind aufgrund der grundgesetzlich geregelten Gesetzgebungskompetenz nicht geeignet, die Planungsziele des LuftVG zu ergänzen. Nach Art. 73 Nr. 6 GG ist der Luftverkehr ein Gegenstand der ausschließlichen Gesetzgebung des Bundes, die gemäß Art. 71 GG ein Tätigwerden des Landesgesetzgebers auf diesem Gebiet ausschließt, sofern der Bundesgesetzgeber diesen nicht ausdrücklich hierzu ermächtigt hat. An einer solchen Ermächtigung im Bereich des Luftverkehrswesens fehlt es un- zweifelhaft.

Art. 73 Nr. 6 GG ist weit auszulegen und umfasst alle mit dem Flugwesen zusammenhängenden Tätigkeiten und Institutionen, insbesondere auch die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen und Fragen des Schutzes vor Fluglärm (vgl.

HessStGH, Beschluss vom 14./15.1.1982, DÖV 1982, 320 ff.). Auch wenn insofern Bezüge zu anderen Rechtsbereichen bestehen können, die nicht ausschließlich der Gesetzgebung des Bundes unterliegen, so ist unmittelbarer Regelungsgegenstand doch der Luftverkehr, weshalb ein die Anlage und den Betrieb von Flughäfen und Fragen des Fluglärms betreffendes Gesetz eindeutig der Rechtsmaterie des Luftverkehrs zuzuordnen ist (HessStGH, Beschluss vom 14./15.1.1982, DÖV 1982, 320, 322).

Für die Frage der Planrechtfertigung ist es daher ohne Belang, dass sowohl im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP) als auch im Regionalplan Nordhessen 2000 der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel zum Regionalflughafen als Planungsziel genannt wird.

- 2.5.** Zusammenfassend bleibt damit festzustellen, dass für das Vorhaben keine luftverkehrsrechtliche Planrechtfertigung vorliegt. Vielmehr wird unter dem Deckmantel regionaler Strukturförderung und mit Hilfe von hohen öffentlichen Subventionen der Ausbau eines Kleinstflughafens betrieben, ohne dass derzeit irgendein realer Bedarf für diesen Mini-Airport besteht. Letzteres wird u.a. daran deutlich, dass seit geraumer Zeit wegen fehlender Nachfrage weder Linien- noch Charterflüge am Standort stattfinden.

Kassel liegt inmitten der Einzugsgebiete der Flughäfen Frankfurt, Paderborn und Hannover. Seine Bürger - und auch diejenigen des Kasseler Umlandes - sind damit bereits bestens an das Luftverkehrsnetz angebunden. Dies gilt um so mehr, als die Stadt Kassel mit dem ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe einen Bestandteil des bundesdeutschen ICE-Netzes bildet und hierdurch beispielsweise der Flughafen Frankfurt/Main in kurzer Zeit mit der Bahn erreicht werden kann. Die Fahrzeit zum Flughafen Hannover beträgt per Bahn und S-Bahn mit einmaligem Umsteigen von Kassel aus weniger als eine Stunde. Alle drei vorgenannten Flughäfen sind außerdem über die bereits vorhandenen, ausgezeichneten Straßenverbindungen schnell aufzusuchen.

Die Flughäfen Frankfurt, Paderborn und Hannover werben um die gleichen Passagiere. Es besteht aus luftverkehrsrechtlicher Hinsicht kein Anlass, das vorhandene, völlig ausreichende Flughafenpotential noch um einen Verkehrsflughafen Kassel-Calden zu ergänzen, der den anderen Flughäfen Marktanteile abnehmen und damit ihren wirtschaftlichen Betrieb gefährden würde. Eine über öffentliche Gelder generierte künstliche Nachfrage stellt eine unverantwortliche Verschwendung gesamtwirtschaftlicher Ressourcen dar, die angesichts der Verschuldung der öffentlichen Hand und der mehr als knappen Haushaltsmittel nicht hinnehmbar ist.

Auch angesichts der Konkurrenz durch Paderborn im Westen und Erfurt im Osten erweist sich der geplante Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden als weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll, geschweige denn nachhaltig.

Wie sehr der Verkehrsflughafen Kassel-Calden am Bedarf vorbei geht, zeigt die Tatsache, dass weder die Fraport AG noch andere Unternehmen bis heute bereit sind, sich als Gesellschafter an dem Vorhabenträger zu beteiligen. Private Investitionen werden nur dann getätigt, wenn angesichts angemessenen Nachfragepotentials zumindest auf lange Sicht Gewinnaussichten bestehen. Ein solches Potential existiert hier nicht. Das Vorhaben erinnert damit an die klassischen Fälle

der sozialistischen Planwirtschaft, bei dem am Bedarf vorbei geplant wurde. Ein Flughafen-Infrastrukturausbau, der an einer echten Nachfrage vorbeigeht, ist durch die Vorschriften des LuftVG nicht gedeckt.

- 2.6. Nach Ansicht der Stadt Grebenstein hat der Vorhabenträger darüber hinaus einen fördernden Einfluss des Flughafenbaus auf den Arbeitsmarkt bislang nicht hinreichend dargetan.

Investitionen in den Ausbau eines Flughafens führen nicht zwangsläufig zu positiven Beschäftigungseffekten. Flughafenaffine Bereiche stellen nur Teile der gesamten wirtschaftlichen Aktivität in Ballungsräumen dar. Wenn man die Wirkungen eines Flughafenbaus auf einem Ballungsraum feststellen will, muss daher der gesamte ökonomische Kreislauf betrachtet werden. Dann zeigt sich, dass das Wachstum von Flughäfen den Ballungsräumen insgesamt wenig nützt. Empirisch kann beobachtet werden, dass dort, wo die Dienstleistungsbranchen, zu der auch Flughäfen gehören, schneller wachsen als anderswo, das verarbeitende Gewerbe schneller schrumpft. Es lässt sich daher vermuten, dass das Wachstum der Dienstleistungsbranche letztlich das Schrumpfen des verarbeitenden Gewerbes „verursacht“ und letztlich eine bloße Verlagerung von Arbeitsplätzen stattfindet. Das Flughafenwachstum ist insofern nicht mit einem vielfältigen Arbeitsplatzangebot und einer Stärkung der Vielfalt der Wirtschaftsstruktur zu vereinbaren. Dies wird von der Flughafen GmbH Kassel nicht ausreichend diskutiert und bewertet.

3. KOMMUNALE PLANUNGSHOHEIT UND EINFACHGESETZLICHES EIGENTUM DER STADT GREBENSTEIN

In den von der Flughafen GmbH Kassel zum Planfeststellungsverfahren eingereichten Unterlagen werden für die Stadt Grebenstein, insbesondere deren Stadtteil Burguffeln, beträchtliche Belastungen durch flugbetriebsbedingte Geräuschmissionen prognostiziert. Sollten die Annahmen und Berechnungen des Vorhabenträgers zutreffen, wird der Fluglärm hier im Planungsfall 2015 erhebliche Störungen hervorrufen. Nach Angaben des Vorhabenträgers beträgt der Mittelungspegel in dieser Ortslage dann tags mehr als 56 dB (A). Darüber hinaus kommt es täglich zu 23 Einzelschallereignissen von mehr als 72,5 dB (A). Für die Stadt Grebenstein steht in Anbetracht dessen außer Frage, dass sie zum Schutz ihrer Bürger und zur Wahrung ihrer eigenen Interessen die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr des Flughafenbaus ergreifen muss.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Grebenstein hat sich in ihrer Sitzung vom 18.03.2002 bei einer Stimmenthaltung einstimmig gegen jede Form des Neu-, Um- oder Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden ausgesprochen. Bei Abwägung aller Umstände hat die Stadtverordnetenversammlung die Auffassung vertreten, dass die negativen Aspekte einer Baumaßnahme für die Grebensteiner Bürgerinnen und Bürger sowie das Umland überwiegen. Nach Meinung des Gremiums beruhen die positiven Aspekte, wie Schaffung von Arbeitsplätzen und Stärkung der Wirtschaftsstruktur des Nordhessischen Raums, auf Prognosen, deren Realisierung niemand voraussehen kann und die mehr als zweifelhaft erscheinen. Dem gegenüber stehen massive Eingriffe in Natur und Landschaft, gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen und zusätzlicher Straßenverkehr, der den durch die Bundesstraße bereits vorhandenen Lärmpegel

noch weiter steigert und zusammen mit der Schadstoffbelastung zu unzumutbaren Wohnverhältnissen führt.

Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 18.03.2002 (**Anlage 2**) ist Grundlage unserer Stellungnahme und wird hiermit zu ihrem integralen Bestandteil gemacht.

Die Stadt Grebenstein rügt die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit; außerdem macht sie im Hinblick auf die Betroffenheit kommunaler Grundstücke und Einrichtungen Abwehransprüche aus ihrer einfachrechtlichen Eigentümerstellung geltend.

Im Vergleich des Planungsfalls mit der heutigen Situation - und auch mit dem Prognose-Nullfall - steigt in Grebenstein die Anzahl von Fluglärm betroffener Personen aus der Wohnbevölkerung deutlich an. Es sind hier in signifikantem Ausmaß zusätzliche Belastungen infolge flugbetriebsbedingter Geräuschmissionen zu erwarten.

Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Stadt Grebenstein sowie deren Flächennutzungsplan sind in der Tab. 5-7-5 zur Umweltverträglichkeitsstudie Teil II benannt. Hierauf wird Bezug genommen. Soweit der Flächennutzungsplan im Südwesten der Ortslage Burguffeln Wohnbebauung ausweist, wird sich diese Festsetzung künftig bauplanungsrechtlich nicht mehr umsetzen lassen, denn die nach der TA Lärm im allgemeinen und reinen Wohngebiet zulässigen Lärmwerte werden dort infolge des Fluglärms überschritten. Dies gilt im Hinblick auf ein reines Wohngebiet auch für den Stadtteil Frankenhausen. Für die Stadt Grebenstein hätte dies zur Folge, dass sich wesentliche Teile ihres Stadtgebietes einer durchsetzbaren Wohnbeplanung entziehen. Eine Ausweisung neuer reiner Wohngebiete wäre dort nicht mehr zulässig. Die Stadt muss im Rahmen ihrer Bauleitplanung auch unterhalb der im Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen Grenzwerte liegende Lärmmissionen beachten und in ihre der Planungsentscheidung vorausgehende Abwägung einstellen (Lau, in: Giemulla/Schmid, Luftverkehrsgesetz § 6 Rdnr. 58 und 63).

Bei einer Erweiterung des bestehenden Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen wird nach alledem unverhältnismäßig und willkürlich in die kommunale Planungshoheit der Stadt Grebenstein eingegriffen.

Die Planungshoheit einer Kommune umfasst nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das ihr als Selbstverwaltungskörperschaft zustehende Recht auf Planung und Regelung der Bodennutzung in ihrem Gebiet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.1986, BVerwGE 74,124, 132). Städte können in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt werden, wenn das Vorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Stadtgebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, BVerwGE 69, 256, 261). Ist dieses materielle Recht einer Stadt durch ein genehmigungspflichtiges Vorhaben gestört, kann sie die betreffenden Maßnahmen abwehren.

Wie oben dargelegt, liegen diese Voraussetzungen hier vor.

Beschränkungen der gemeindlichen Planungshoheit durch Eingriffe des Staates dürfen mit Rücksicht auf die Selbstverwaltungsgarantie des Artikel 28 Abs. 2 Satz 1 GG nur aus Gründen des öffentlichen Wohls vorgenommen werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 17.01.1979, BVerfGE 50, 195, 203 f.). Sie müssen dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen und das aus dem Rechtsstaatsprinzip abzuleitende Willkürverbot im Verhältnis zwischen den Hoheitsträgern beachten. Diese Verpflichtung erlaubt die Einschränkung der Planungshoheit einzelner Städte - das ihnen zustehende Recht auf Planung und Regelung der Bodennutzung in ihrem Gebiet - nur, wenn und soweit sich bei einer vorzunehmenden Güterabwägung ergibt, dass überörtliche Interessen von höherem Gewicht die Einschränkung erfordern (vgl. dazu BVerfG, Beschluss vom 07.10.1980, NJW 1981, 1659; VGH Mannheim, NVwZ 1989, S. 978, 980). Letzteres ist hier nicht der Fall.

Hinsichtlich des lärmbeeinträchtigten eigenen Grundbesitzes der Stadt Grebenstein wendet diese ein, dass dort infolge der flugbetriebsbedingten Störungen keine gesunden Wohnverhältnisse mehr gewahrt sind. Dies hat eine erhebliche Wertminderung des kommunalen Grundbesitzes zur Folge. Durch die zunehmende Verlärmung ist mit einer Reduzierung des Verkehrswertes der betroffenen Grundstücke und der dort erzielbaren Mieten zu rechnen. Dies betrifft auch den im Eigentum der Stadt Grebenstein selbst stehenden Grundbesitz.

Diese finanziell nachteiligen Auswirkungen muss die Stadt Grebenstein nicht hinnehmen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts genießt eine Stadt als Grundstückseigentümerin nach den allgemeinen Grundsätzen Schutz vor den nachteiligen Auswirkungen eines Vorhabens, ohne dass es darauf ankommt, ob das betreffende Grundstück einen spezifischen Bezug zur Erfüllung kommunaler Aufgaben besitzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, BVerwGE 90, 96, 101 f.; BVerwG, Urteil vom 24.11.1994, BVerwGE 97, 143, 151 f.). Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass Kommunen sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 Abs. 1 GG berufen können. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetreffenden Belange erfasst grundsätzlich alle Rechtspositionen und sonstigen geschützten Interessen, unabhängig davon, ob diese Belange auch verfassungsrechtlich abgesichert sind. Dies ist nach der Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts auch bei dem lediglich einfachrechtlich geschützten Eigentum einer Stadt nicht anders. Diese ist Inhaberin aller Rechte, die sich für einen Eigentümer aus §§ 903 ff. BGB ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, BVerwGE 90, 96, 101).

Zur Dokumentation des Sachverhalts überreichen wir als **Anlage 3** eine Aufstellung, in der das betroffene Grundeigentum der Stadt Grebenstein ausgewiesen ist.

Zumindest während der Zeit, in der man sich innerhalb geschlossener Räume, wie z.B. in der eigenen Wohnung, aufhält, kann man sich mit technischen Mitteln gegen den Fluglärm schützen. So kann dort die Lärmbelastung etwa durch den Einbau von Schallschutzfenstern sowie die Schallisolierung von Türen, Decken (insbesondere bei Dachwohnungen) und Wänden gesenkt werden. Hierfür sollte und muss der Vorhabenträger auch bezüglich des Gebäudebestandes der Stadt Grebenstein aufkommen. Die Stadt Grebenstein fordert daher, den Vorhabenträger

ger zu verpflichten, an allen privaten wie kommunalen Gebäuden und sonstigen schutzwürdigen Einrichtungen passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster und dergleichen zu finanzieren.

4 . F L U G L Ä R M

- 4.1. Wie stark die Stadt Grebenstein, insbesondere ihr Stadtteil Burguffeln, bei Unterstellung der vom Vorhabenträger prognostizierten Entwicklung des Verkehrsflughafens im Planungsfall 2015 durch den Fluglärm betroffen sein wird, spiegelt sowohl die Anlage 3-10 zum Lärmtechnischen Gutachten als auch die Tabelle 12 des Lärmmedizinischen Gutachtens wieder.

Anlage 3–10: Flugverkehr · Planungsfall 2015 · Maximalpegel

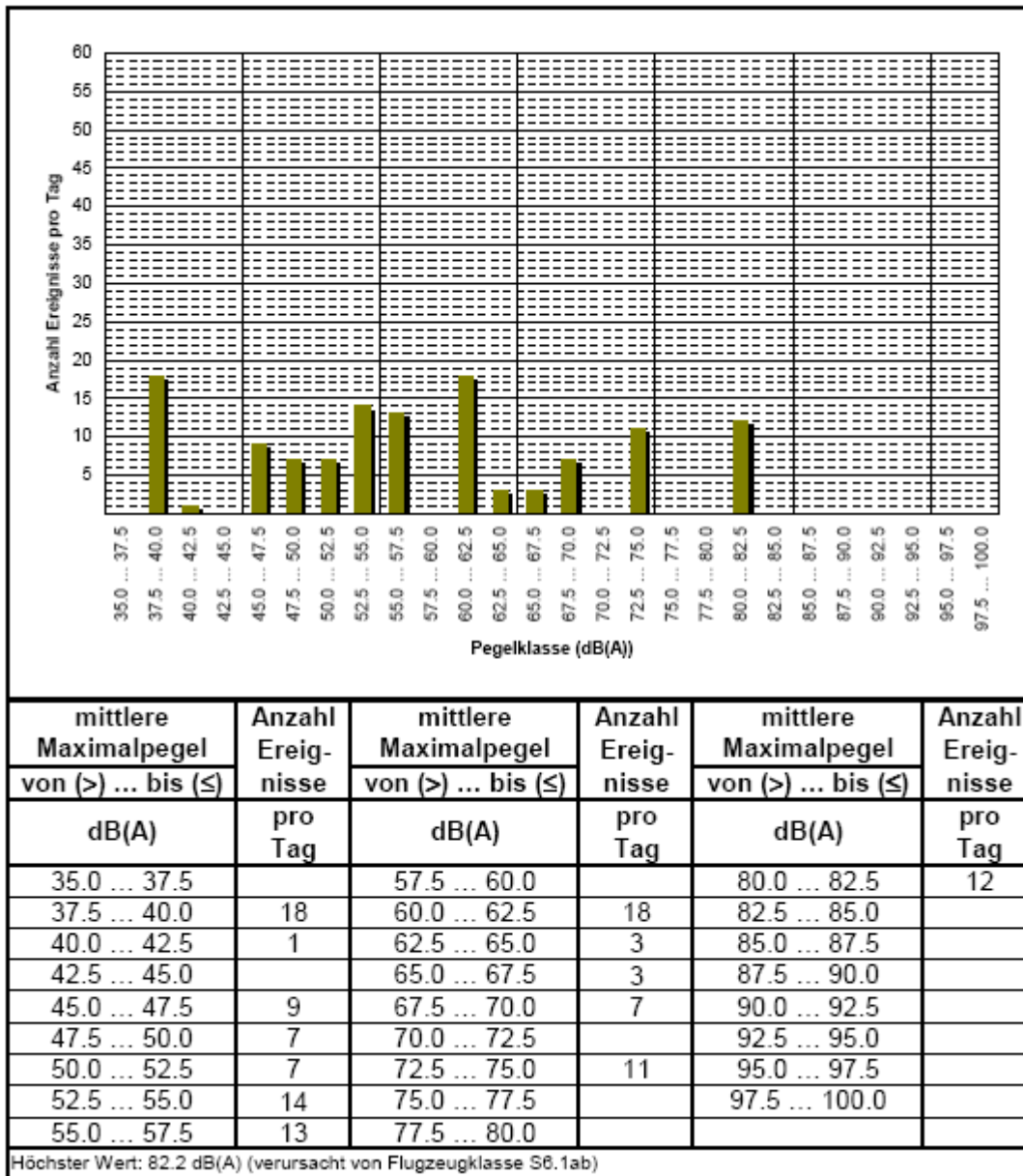
Einzelpunkte: Siedlungen

Wohngebiete

Punkt 6.9

Stadt Grebenstein

Stadtteil Burguffeln



Lärmmedizinisches Gutachten Flughafen Kassel-Calden

Tabelle 12: Wohngebietsimmissionsorte 1 = Mittelungspegel Leq3 tags in dB(A) 2 = höchster Einzelmaximalpegel in dB(A)

IO	Ist-Situation 2003		Prognosefall 2015		Planungsfall 2015		
	1	2	1	2	1	2	
W 6.2	Gemeinde Calden	48,0	75,7	49,0	69,9	49,3	72,5
	Ortsteil Calden						

W 6.5	Stadt Borgentreich Stadtteil Körbecke	43,2	69,1	43,9	69,1	42,8	68,3
W 6.6	Stadt Immenhausen Stadtteil Holzhausen	-	-	-	-	47,8	74,1
W 6.7	Gemeinde Fulda Ortsteil Rothwesten	44,1	66,1	44,9	66,9	-	-
W 6.8	Gemeinde Espenau Ortsteil Hohenkirchen	45,7	69,0	46,5	69,0	-	-
W 6.9	Stadt Grebenstein Stadtteil Burguffeln	43,5	67,5	44,3	64,8	56,4	82,2
W 6.10	Gemeinde Calden Ortsteil Westuffeln	-	-	-	-	45,3	70,1
W 6.11	Stadt Grebenstein Stadtteil Schachten	46,9	70,2	47,6	70,2	46,9	67,2
W 6.13	Stadt Hofgelsmar Stadtteil Kelze	-	-	-	-	47,3	76,8
W 6.15	Gemeinde Calden Ortsteil Calden	-	-	-	-	55,6	83,6
W 6.16	Stadt Immenhausen Stadtteil Immenhausen	-	-	-	-	48,4	74,2
W 6.18	Gemeinde Breuna Ortsteil Niederlistingen	43,8	70,6	44,5	70,6	-	-
W 6.19	Gemeinde Fulda Ortsteil Wilhelmshausen	48,2	72,1	48,9	72,1	-	-
W 6.20	Stadt Hann Münden Stadtteil Bonaforth	45,9	69,0	46,6	69,0	40,9	64,6
W 6.21	Gemeinde Breuna Ortsteil Oberlistingen	37,2	62,2	38,0	62,2	-	-
W 6.22	Stadt Zierenberg Stadtteil Burghausungen	33,0	73,4	34,8	66,8	-	-

W 6.23	Stadt Zierenberg Ortsteil Zierenberg	40,4	77,9	40,9	73,2	-	-
W 6.24	Stadt Grebenstein Stadtteil Grebenstein	37,7	73,4	38,5	67,4	42,2	62,4
W 6.25	Stadt Grebenstein Stadtteil Udenhausen	35,8	76,7	37,1	70,3	42,5	67,0
W 6.26	Gemeinde Calden Ortsteil Ehrsten	49,5	83,9	50,3	76,4	-	-
W 6.27	Gemeinde Calden Ortsteil Meimbressen	47,9	76,4	48,9	71,8	-	-
W 6.28	Stadt Warburg Stadtteil Herlinghausen	43,2	69,2	43,9	69,2	-	-
W 6.30	Stadt Grebenstein Friedrichsthal	-	-	-	-	47,4	69,9
W 6.31	Stadt Hofgeismar Stadtteil Carlsdorf	-	-	-	-	44,7	70,3
W 6.32	Gemeinde Ahnatal Welm/Kammerberg	41,6	63,7	42,0	63,7	-	-
W 6.33	Stadt Grebenstein Frankenhausen	-	-	-	-	50,3	76,3
W 6.35	Gemeinde Calden Ortsteil Meimbressen	-	-	-	-	44,8	69,4

Die besondere Lärmbetroffenheit des Stadtteils Burguffeln wird auch an der nachstehenden Tabelle deutlich, die Bestandteil der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II ist.

Tab. 6.7-3: Fluglärm-betroffene im Planfall 2015

Gemeinde	Ortsteil	Bevölkerung gesamt [Einwohner]	Siedl.-Flächenan- teil im Isophonen- Bereich [%]	Betroffene Bevölkerung ¹⁾ [Einwohner]	Betroff. Bevölk. Ist-Situation ¹⁾ [Einwohner]	Betroff. Bevölk. Prognosenufall ¹⁾ [Einwohner]
Betroffenheit durch äquivalente Dauerschallpegel 50dB(A) <= L_{eq} < 55 dB(A)						
Calden	Calden	3.291	2,53	83	14	27
	Ehrsten	773	0,00	0	16	91
	Fürstenwald	1.108	0,00	0	65	113
Grebenstein	Burguffeln	612	90,80	566	0	
Summe:				639	95	231
Betroffenheit durch äquivalente Dauerschallpegel 55 dB(A) <= L_{eq} < 62 dB(A)						
Grebenstein	Burguffeln	612	3,88	23	0	0
Summe:				23	0	0
¹⁾ Basis: Erhebungsstand Juni bis Dezember 2004 ²⁾ Berechnet als "Gesamtbevölkerung" * "Siedl.-Flächenanteil im Isophonenbereich/100" Quelle: Angaben der Gemeinden auf Anfrage von ERM						

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, steigt die Zahl der von Fluglärm oberhalb von 50 dB (A) Betroffenen (nur) deswegen merklich an, weil die Ortslage Burguffeln nahezu vollständig in dem Bereich liegt, für den Fluglärmimmissionen von 50 bis 55 dB (A) erwartet werden. Die Betroffenen, die Fluglärmpegeln von 55 bis 60 dB (A) ausgesetzt sein werden, wohnen allesamt in Burguffeln. Im äußersten Südwesten von Burguffeln werden Pegel oberhalb von 55 dB (A) erreicht, welche in der Umweltverträglichkeitsstudie als „mittleres Belastungsniveau“ beschrieben werden.

Hierzu merken wir Folgendes an:

Während für Verkehrsflughäfen die LAI-Richtlinie einschlägig ist, gilt für Verkehrslandeplätze die Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung in der Umgebung von Verkehrslandeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder (Landesplatz-Fluglärmleitlinie). Diese spricht sich für die Ausweisung von Siedlungsbeschränkungsbereichen anhand einer Lärmkontur von 55 dB (A) aus. Wörtlich heißt es unter Ziffer 4.1 der Landesplatz-Fluglärmleitlinie:

„Die Immissionsschutzbehörden sollten darauf hinwirken, dass zum Schutz gegen Fluglärm als raumordnerisches Ziel eine Planungszone Siedlungsbeschränkung in den Regionalplänen ausgewiesen wird, die das Gebiet mit einem prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel größer 55 dB (A) umfasst. Die Immissionsschutzbehörden sollten empfehlen, dass innerhalb dieser Planungszone in Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen sowie Vorhaben- und Erschließungsplänen neue Flächen bzw. Gebiete für Wohnnutzungen oder schutzbedürftige Einrichtungen im Sinne des § 5 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht ausgewiesen oder festgesetzt werden. Das gilt auch für Satzungen nach § 34 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) und § 4 Abs. 2a BauGB-Maßnahmegesetz im Sinne von Neuplanung, wenn auf den bebauten Grundstücken gemäß § 34 Abs. 1 und 2 BauGB nur Wohnnutzungen oder schutzbedürftige Einrichtungen im Sinne des § 5 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zulässig wären.“

Das vorstehende Zitat dokumentiert anschaulich, dass der Länderausschuss für Immissionsschutz den kritischen Punkt für die Wohnbevölkerung schon bei einem prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 55 dB (A) sieht. Auch der derzeit diskutierte Entwurf einer Gesetzesnovelle zum Fluglärmschutz-

gesetz weist für die so genannte Tagesschutzzone 2 einen Grenzwert von 55 dB (A) am Tag aus. Dieser Parameter wird hier im Stadtteil Burguffeln der Stadt Grebenstein nachweislich überschritten.

Nach Ansicht des lärmmedizinischen Gutachters lassen sich hieraus keine notwendigen Maßnahmen zum Lärmschutz ableiten. Dies begründet der Gutachter damit, dass zum einen die Bewertungskriterien unter präventiven Gesichtspunkten beim L_{eq3} für den Tag zur Vermeidung erheblicher Belästigung bei 62 dB (A) und zum anderen die Maximalpegel unter präventiven Gesichtspunkten zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen bei 25 x 90 dB (A) liegen. Da die im Gutachten entwickelten Begrenzungswerte zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen und erheblicher Belästigungen nicht überschritten werden, sieht der Gutachter keinen Handlungsbedarf. Ebenso wenig ergeben sich für ihn Konsequenzen für die Wohnbebauung.

Weil sich der lärmmedizinische Gutachter für die Tageszeit auf einen präventiven Richtwert von $L_{eq(3)} = 65$ dB (A) festlegt und für alle darunter liegenden Werte jeglichen Handlungsbedarf verneint, zieht er mögliche Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes nicht in seine Überlegungen ein.

Die Stadt Grebenstein fordert zum Schutz der Bevölkerung weitergehende Regelungen, nämlich ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung, das zumindest folgende Bestandteile umfasst:

- Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen;
- Verbindliche Festsetzung eines Bewegungskontingentes von jährlich maximal 39.800 Flugbewegungen im motorisierten Luftverkehr;
- Absolutes Nachtflugverbot;
- Wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren und die schnellere Modernisierung alter Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern;
- Anreize zur häufigen Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung lärmarmer An- und Abflugverfahren;
- Programm zum künftigen passiven Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft und durch eine entsprechend erhöhte Landegebühr finanziert wird. Die Stadt Grebenstein hält einen Betrag von 3 Euro pro Passagier für möglich;
- Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bürger;
- Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring-Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgern zur Verfügung stellt.

Die Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren lassen nicht erkennen, dass der Gedanke einer Kontingentierung von Fluglärm ernsthaft in den Blick genommen wird, geschweige denn die Ausbauplanung eine Minimierung der unumgänglichen Lärmbelastung anstrebt. Statt dessen wird lediglich auf das Lärmmedizinische Gutachten verwiesen. Dies hält die Stadt Grebenstein im Hinblick auf den wichtigen Belang des Lärmschutzes der Wohnbevölkerung und den hohen Wert der menschlichen Gesundheit für nicht akzeptabel.

In diesem Zusammenhang weist die Stadt Grebenstein darauf hin, dass sich Charterflüge oft auf die empfindlichen Randstunden von 20.00 - 22.00 Uhr und 6.00 - 7.00 Uhr konzentrieren. In dieser sensiblen Zeit, in der schutzbedürftige Personen zu Bett gehen bzw. noch schlafen, wird die Lärmbelastung deswegen drastisch und unzumutbar ansteigen.

Neuere wissenschaftliche Studien belegen, dass bereits die letzten Stunden vor dem Zubettgehen einen großen Einfluss auf die nächtliche Erholung haben. Aus diesem Grunde ist es notwendig, nicht nur alle nächtlichen Störungen des Schlafes zu verhindern, sondern bereits in den Stunden davor die Belastungen zu vermeiden oder zumindest deutlich zu reduzieren. Infolge Lärmstörungen in der sensiblen Einschlafphase kann sich der Einschlafzeitpunkt drastisch nach hinten verschieben, so dass die Betroffenen möglicherweise erst mit gravierender Verspätung zum Schlafen kommen. Eine Reduzierung des Fluglärms muss deswegen bereits vor der Einschlafphase, also vor 20.00 Uhr, beginnen.

Der Gutachter übersieht außerdem, dass gerade in den wärmeren Jahreszeiten die Freizeitgestaltung im Freien eine große Rolle für das Wohlbefinden der Bewohner einer Region spielt. Bei übermäßiger Störung der Freizeit-Aktivitäten im Freien durch Fluglärm werden diese Tätigkeiten entweder an entferntere Orte verlagert, was eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit sich bringt, oder aber eingeschränkt, was zu gesundheitlichen Problemen der Betroffenen führen kann. In jedem Fall wird die Lebensqualität der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens erheblich reduziert. Auch kann bei den Betroffenen leicht der Wunsch zum Wegzug in Gebiete aufkommen, in denen die Freizeitgestaltung im Freien nicht durch Fluglärm vereitelt wird. Dieser Befund wird in den gesamten Antragsunterlagen nicht hinreichend gewürdigt.

Spielplätze sowie Freigelände von Kindergärten und Schulen tauchen bei der von dem Vorhabenträger und seinen Gutachtern vorgenommenen Beurteilung der Auswirkungen des Ausbaus auf die Lebensqualität in den betroffenen Kommunen überhaupt nicht auf. Dies kann nicht hingenommen werden. Es ist vielmehr insoweit eine Ergänzung der Betrachtung und Bewertung erforderlich.

Nicht thematisiert wird auch der mit den Lärmeinwirkungen verbundene Verlust von sozialem Ansehen. Menschen, die in stärker verlärmten Gegenden wohnen, neigen dazu, keine Besucher zu sich einzuladen. Wer es sich leisten kann, wird aus diesem Grund dazu tendieren, in eine ruhigere Gegend umzuziehen. Aus den vorgenannten Gründen werden die nachbarschaftlichen Strukturen sehr nachhaltig gestört werden.

Damit tritt auch das Problem der Lärm induzierten "Segregation" zu Tage. Wenn diejenigen, die es sich leisten können, eine Region verlassen, bilden sich nach und nach sehr einseitige soziale Bevölkerungsstrukturen, welche die Entmi-

sung noch weiter verstärken. Eine derartige Entwicklung ist besonders in den Stadtteilen Burguffeln und Schachten zu befürchten.

Ändern sich die Bevölkerungsstrukturen, weil qualifizierte, sorgfältig ausgebildete Beschäftigte mit berechtigten Erwartungen an Lebensumfeld und Infrastruktur nicht in einer durch Lärm und sonstige Umweltbelastungen geprägten Umgebung arbeiten und leben wollen, werden auch deren Arbeitgeber zu anderen Standorten tendieren. Dies wird für die Stadt Grebenstein nicht nur den Verlust von Arbeitsplätzen bedeuten, sondern auch erhebliche Steuerausfälle implizieren.

Zudem wird die Anwerbung neuer Mitarbeiter erschwert, weil einerseits neue attraktive Wohngebiete in Grebenstein nicht ausgewiesen werden können und andererseits der vorhandene Wohnbestand an Qualität verliert. Insbesondere werden Arbeitnehmer mit Familie im gesundheitlichen Interesse ihrer Kinder einen weniger belasteten Wohnsitz vorziehen.

- 4.2. Zur Verschlechterung des Wohnumfelds tragen aber nicht nur die hohen Dauerschallpegel, sondern auch die mit dem Ausbau einher gehenden Maximalpegel bei.

Für den Planfall 2015 wurden für insgesamt 16 Einzelimmissionspunkte Maximalpegelstatistiken erarbeitet. Für 7 dieser Immissionspunkte liegen auch für die Ist-Situation und den Prognosenullfall entsprechende Maximalpegelstatistiken vor. Diese sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie II in der Tabelle 6.7-4 „Maximalpegelstatistik für die Immissionspunkte „Wohnen“ für den Planfall 2015“ ausgewiesen.

Tab. 6.7-4: Maximalpegelstatistik für die Immissionspunkte „Wohnen“ für den Planfall 2015

Immissionspunkt	Lage	Planfall 2015			Ist-2003		
		höchster Maximalpegel	Häufigkeit von Maximalpegeln > 60 dB(A)	Häufigkeit Schwellenwertüberschreitung (> 67,5 dB(A))	höchster Maximalpegel	Häufigkeit von Maximalpegeln > 60 dB(A)	Häufigkeit Schwellenwertüberschreitung (> 67,5 dB(A))
6.2	Calden	72,5	37,0	22,0	75,7	36,0	9,0
6.5	Borgentreich/ Körbecke	68,3	10,0	3,0	69,1	5,0	2,0
6.6	Immenhausen/ Holzhausen	74,1	22,0	22,0	-	-	-
6.9	Burguffeln	82,2	54,0	30,0	67,5	8,0	0,0
6.10	Westuffeln	70,1	14,0	1,0	-	-	-
6.11	Schachten	67,2	24,0	0,0	70,2	13,0	5,0
6.13	Kelze	76,8	23,0	4,0	-	-	-
6.15	Calden	83,6	86,0	37,0	-	-	-
6.16	Immenhausen	74,2	22,0	12,0	-	-	-
6.20	Bonaforth	64,6	15,0	0,0	69,0	10,0	4,0
6.24	Grebenstein	62,4	10,0	0,0	73,4	3,0	1,0
6.25	Udenhausen	67,0	10,0	0,0	76,7	3,0	3,0
6.30	Friedrichsthal	69,9	28,0	10,0	-	-	-
6.31	Carlsdorf	70,3	19,0	3,0	-	-	-
6.33	Frankenhausen	76,3	23,0	19,0	-	-	-
6.35	Meimbressen	69,4	12,0	12,0	-	-	-

Demnach wird im Planfall 2015 der zweithöchste Maximalpegel mit 82,2 dB (A) am Immissionspunkt 6.9 in der Ortslage Burguffeln erreicht. Hier sind darüber hinaus pro Tag insgesamt 30 Ereignisse oberhalb eines Maximalpegels von 67,5 dB (A) zu verzeichnen. Gegenüber der Ist-Situation ergibt sich fast durchgängig eine merkliche Steigerung in der Häufigkeit von Einzelschallereignissen. Eine Erhöhung der absoluten Pegelwerte ist dagegen nur für den Punkt 6.9 Ortslage Burguffeln zu erwarten, während an den übrigen Punkten ein leichter Rückgang prognostiziert wird. Der Punkt 6.9 weist auch bezüglich der Häufigkeit von hohen Maximalpegeln eine deutliche Steigerung gegenüber der Ist-Situation auf. Burguffeln ist daher auch bei den Maximalpegeln im Planungsfall 2015 besonders tangiert.

Die Belastung durch Maximalpegel bleibt zwar deutlich unter dem im Lärmmedizinischen Gutachten ausgewiesenen „*Präventiven Richtwert zur Vermeidung von Gesundheitsschäden*“ (25 x 90 dB (A)). Mit 30 Einzelschallereignissen oberhalb 67,5 dB (A) und einem höchsten Maximalpegel von 82,2 dB (A) wird jedoch nach Auffassung der Stadt Grebenstein ein den Bewohnern dieses Ortsteils nicht mehr zumutbares Maß an Lärmbelästigung geschaffen. Eine derartige Belastung ist keinesfalls mehr als unkritisch einzustufen. Dies gilt um so mehr, als der Planfeststellungsantrag weder eine Kontigentierung von Fluglärm noch eine Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen noch eine verbindliche Festsetzung eines Bewegungskontingentes vorsieht. Es muss deswegen befürchtet werden, dass es im Zeitraum nach 2015 zu einer weiteren Ausweitung des Flugbetriebes und damit zu einem Anstieg der Dauerschall- und Maximalpegel kommt, der selbst die viel zu hoch angesetzten Präventiven Richtwerte übersteigt.

Im Prognose-Nullfall 2015 würde die Lärmbelastung von Grebenstein/Burguffeln dagegen wesentlich niedriger liegen. Dies folgt u.a. aus den Feststellungen in der Anlage 3-8 zu Punkt 6.9 zum Lärmtechnischen Gutachten.

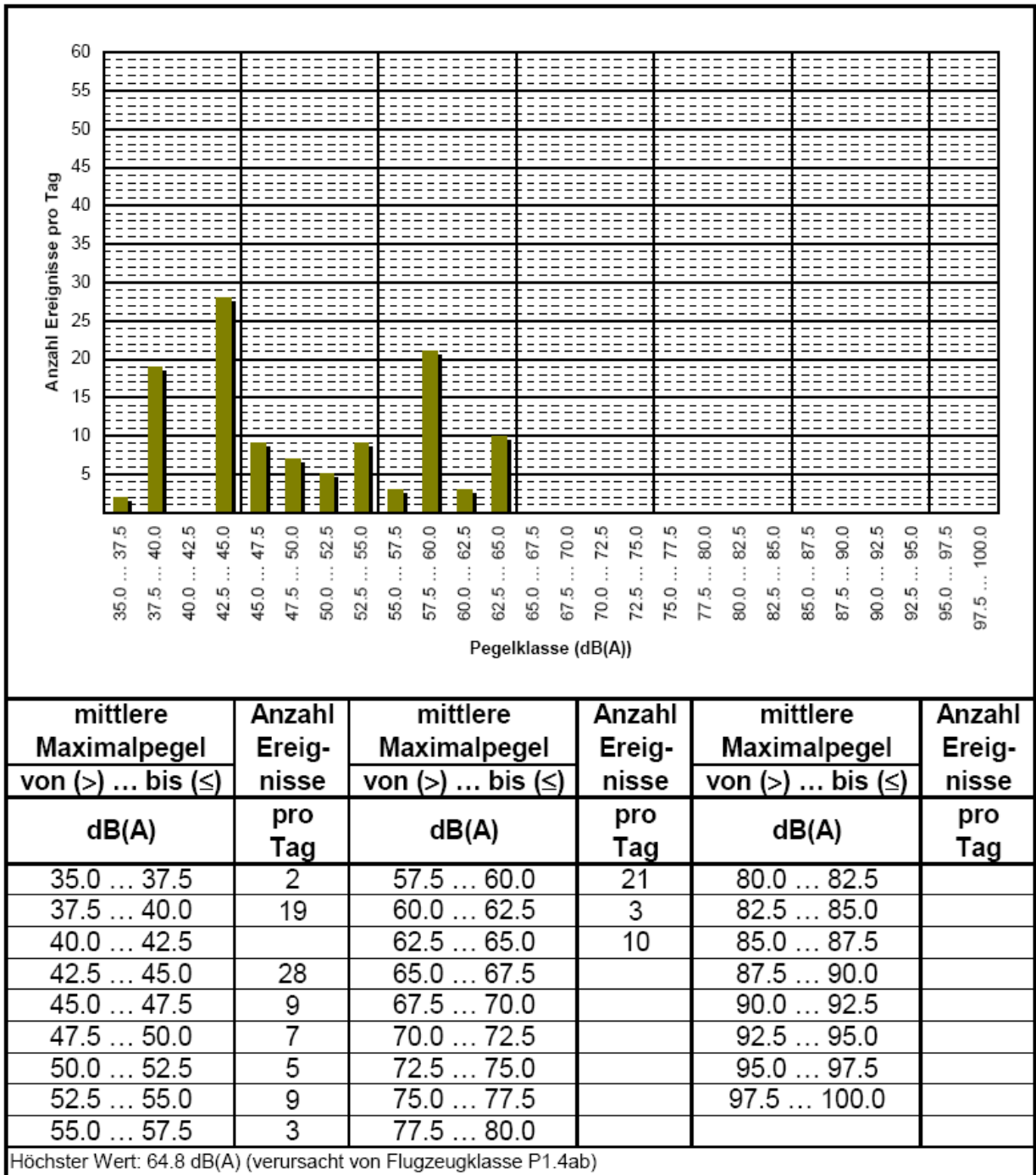
**Anlage 3–8: Flugverkehr · Prognose-Nullfall 2015 · Maximalpegel
Einzelpunkte: Siedlungen**

Wohngebiete

Punkt 6.9

Stadt Grebenstein

Stadtteil Burguffeln



Für den Stadtteil Schachten ergeben sich - wenn auch auf niedrigeren Niveau, wie die nachstehenden Tabellen dokumentieren - ebenfalls beträchtliche Verschlechterungen.

Anlage 3–8: Flugverkehr · Prognose-Nullfall 2015 · Maximalpegel

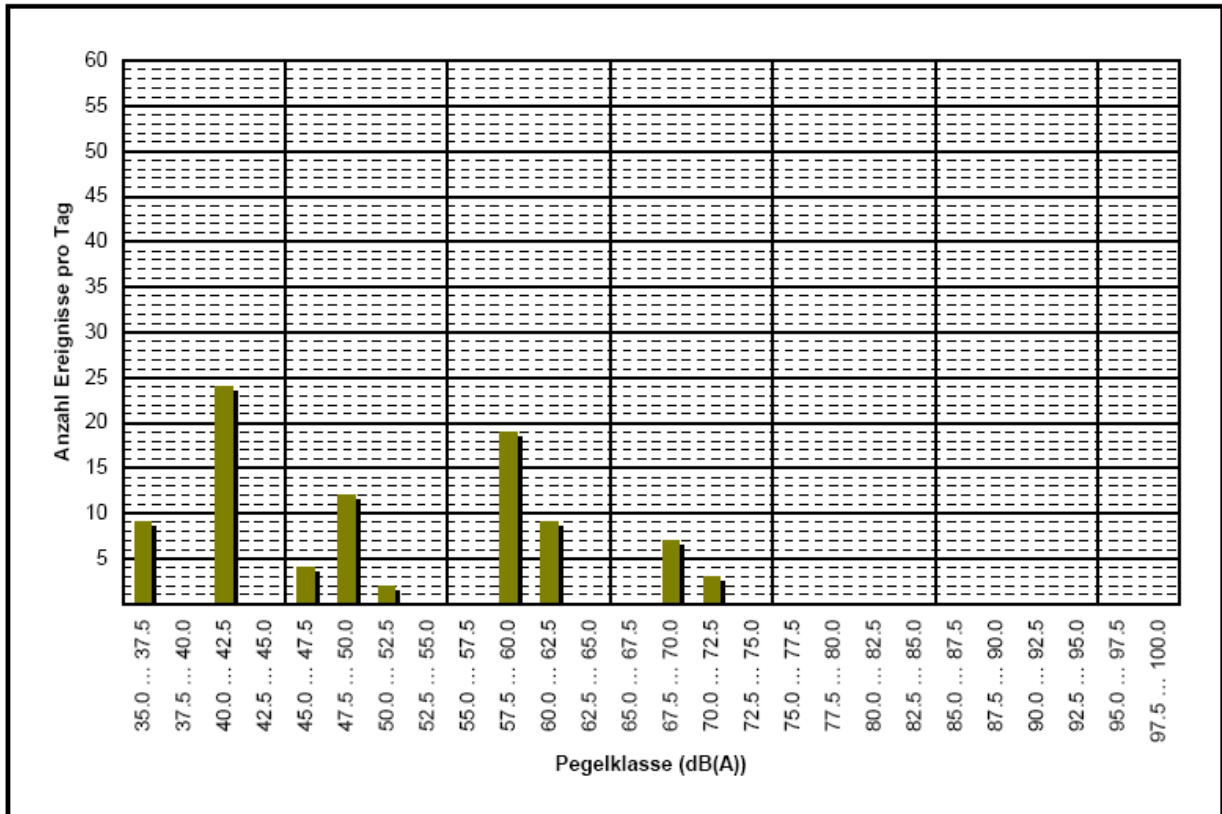
Einzelpunkte: Siedlungen

Wohngebiete

Punkt 6.11

Stadt Grebenstein

Stadtteil Schachten



mittlere Maximalpegel von (>) ... bis (≤)	Anzahl Ereignisse pro Tag	mittlere Maximalpegel von (>) ... bis (≤)	Anzahl Ereignisse pro Tag	mittlere Maximalpegel von (>) ... bis (≤)	Anzahl Ereignisse pro Tag
dB(A)	pro Tag	dB(A)	pro Tag	dB(A)	pro Tag
35.0 ... 37.5	9	57.5 ... 60.0	19	80.0 ... 82.5	
37.5 ... 40.0		60.0 ... 62.5	9	82.5 ... 85.0	
40.0 ... 42.5	24	62.5 ... 65.0		85.0 ... 87.5	
42.5 ... 45.0		65.0 ... 67.5		87.5 ... 90.0	
45.0 ... 47.5	4	67.5 ... 70.0	7	90.0 ... 92.5	
47.5 ... 50.0	12	70.0 ... 72.5	3	92.5 ... 95.0	
50.0 ... 52.5	2	72.5 ... 75.0		95.0 ... 97.5	
52.5 ... 55.0		75.0 ... 77.5		97.5 ... 100.0	
55.0 ... 57.5		77.5 ... 80.0			

Höchster Wert: 70.2 dB(A) (verursacht von Flugzeugklasse H2an)

Anlage 3–10: Flugverkehr · Planungsfall 2015 · Maximalpegel

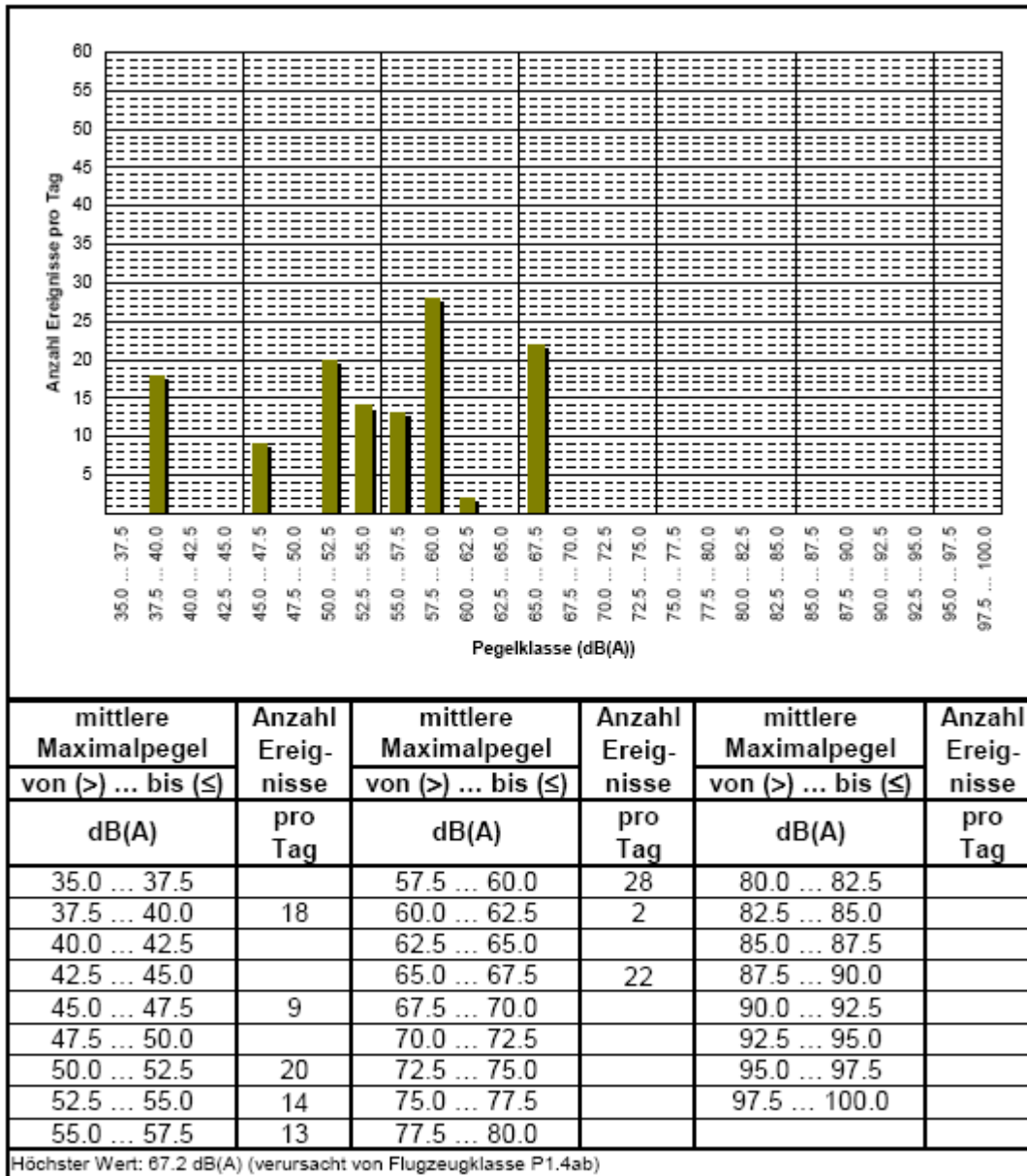
Einzelpunkte: Siedlungen

Wohngebiete

Punkt 6.11

Stadt Grebenstein

Stadtteil Schachten



Zudem werden durch das Ausbauvorhaben bestehende Wegeverbindungen zwischen Schachten und Calden unterbrochen, die für die wohnungsnaher Erholung von Bedeutung sind, so dass die Bevölkerung Schachtens noch weiteren Belastungen unterworfen wird.

In den Stadtteilen Grebenstein und Udenhausen steigen im Planungsfall 2015 die Mittelungspegel L_{eq3} tags um 4,5 dB (A) bzw. 6,7 dB (A) an; im Ortsteil Friedrichthal, der bislang von Fluglärm verschont war, wird ein Mittelungspegel L_{eq3} tags von 47,4 dB (A) und ein höchster Einzelmaximalpegel von 69,9 dB (A) prognostiziert.

Damit sind die zukünftigen Lärmbelastungen der Stadt Grebenstein und ihrer Bürger aber noch nicht vollständig beschrieben. Nach gefestigter Rechtsprechung ist die bloße gesteigerte Ausnutzung der Kapazität eines uneingeschränkt genehmigten Flugplatzes kein genehmigungs- oder planfeststellungsbedürftiger Tatbestand (BVerwG, Urteil vom 21.05.1977, NVwZ-RR 1998, 22). Dem Flughafenbetreiber steht es deswegen frei, den Flugbetrieb bis zur Grenze des technisch jeweils aktuell Machbaren auszudehnen und dabei auch den kapazitätserweiternden technischen Fortschritt auszunutzen, soweit - wie hier - die Zulassungsgrundlagen keine Einschränkungen enthalten. Die Berechnungen im Lärmtechnischen und im Lärmmedizinischen Gutachten könnten sich deswegen schnell als überholt erweisen, wenn im Planfeststellungsbeschluss keine Beschränkungen des Flugbetriebs aufgenommen werden.

Die Richtigkeit der im Lärmtechnischen und im Lärmmedizinischen Gutachten angestellten Berechnungen wird schließlich bestritten. Teilweise kommt es hier zu völlig unplausiblen Ergebnissen. Hier sei z.B. darauf hingewiesen, dass für die im Ortsteil Burguffeln der Stadt Grebenstein in unmittelbarer Nähe gelegenen Immissionsorte W 6.9. und Baunataler Werkstätten Wohnheim sowohl beim Mittelpegel als auch beim Maximalpegel erheblich divergierende Lärmwerte für den Planungsfall 2015 ermittelt werden. Beim Mittelpegel ergibt sich eine Abweichung von 5,2 dB (A) zu Gunsten der besonders schutzbedürftigen Einrichtung Baunataler Werkstätten Wohnheim, die in keiner Weise nachvollziehbar ist. Letzteres gilt auch für den Maximalpegel. Dort beträgt die Differenz sogar 6,9 dB(A). Angesichts des geringen räumlichen Abstands beider Immissionsorte erscheinen diese Zahlen mehr als zweifelhaft. Dies gilt um so mehr als der Flugverkehr nicht immer, schon gar nicht bei „Platzrunden“ und Freizeitfliegern, punktgenau in bestimmten Korridoren stattfindet.

5. BETRIEBSREGELUNG ZUM NACHTFLUGVERKEHR

Der Regionalplan Nordhessen 2000 enthielt in seiner durch die Regionalversammlung Nordhessen am 01.11.2000 beschlossenen Fassung in Kapitel 3.9.5 „Luftverkehr“ folgende Textpassage:

„Der Verkehrslandeplatz Kassel-Calden soll als Regionalflughafen ausgebaut werden. Der Ausbau der Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Verlegung der Start- und Landebahn (einschließlich einer Verlängerung) oder ihre Verlängerung in der gegenwärtigen Achse sind als Entwicklungsmöglichkeiten vorzusehen. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr soll Nachtflugverkehr grundsätzlich nicht stattfinden.“

Die Hessische Landesregierung hat im Rahmen der Genehmigung des Regionalplans Nordhessen am 29.05.2001 hierzu unter der Überschrift „Ausnahme von der Genehmigung“ folgenden Beschluss gefasst:

„In Kapitel 3.9.5 „Luftverkehr“ auf Seite 200 wird im 3. Absatz der Satz: „In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr soll Nachtflugverkehr grundsätzlich nicht stattfinden“ von der Genehmigung ausgenommen.“

Die Bekanntmachung des Regionalplans Nordhessen durch das Regierungspräsidium Kassel erfolgte mit der von der Hessischen Landesregierung beschlossenen Genehmigungsausnahme. Dies bedeutet, dass nach dem gültigen Regionalplan Nordhessen 2000 der Verkehrsflughafen Kassel-Calden jederzeit auch nachts beflogen werden kann.

Der Vorhabenträger nutzt diesen Spielraum zwar nicht vollständig aus, beantragt aber gemäß § 8 Abs. 4 LuftVG eine Betriebsregelung, auf dem planfestzustellenden Verkehrsflughafen Kassel-Calden in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr vier planmäßige Nachtflüge sowie unbeschränkt Flüge für VIP und Ambulanz sowie Verspätungen für den kommerziellen Passagierflugverkehr bis 24.00 Uhr zuzulassen.

Derzeit sind nur bis zu vier Nachtflüge im Zeitfenster 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr genehmigt. Das Wochenende ist hiervon vollständig ausgenommen. Die vom Vorhabenträger beantragte Betriebsregelung bringt für die Bevölkerung gegenüber dem bisherigen Flugbetrieb demnach gravierende zusätzliche nächtliche Lärmbelastungen.

Warum Starts und Landungen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr überhaupt zulässig sein sollen, ist im Hinblick auf das besondere Schutzbedürfnis der Bevölkerung in der Nacht nicht nachvollziehbar. Einen Bedarf hierfür legt der Vorhabenträger nicht dar; ein solcher Bedarf besteht auch nicht. Die Stadt Grebenstein wendet sich deswegen gegen jede Ausnahme vom Nachtflugverbot. Dies gilt für alle Flugbewegungen, gleich ob sie planmäßig oder außerplanmäßig stattfinden.

Sollte die Planfeststellungsbehörde dieser Forderung der Stadt Grebenstein nicht folgen, muss auf jeden Fall durch geeignete Auflagen, Regelungen und Maßnahmen ein Missbrauch verhindert werden. Dies könnte z.B. dadurch geschehen, dass außerplanmäßige Starts und Landungen während der Nachtzeit jeweils von einer (Einzel-) Zulassung der Genehmigungsbehörde abhängig gemacht werden. Diese muss sicherstellen, dass die Nachtruhe der Bevölkerung im Einwirkungsbereich der Fluganlage dauerhaft gesichert ist.

Die Stadt Grebenstein macht in diesem Kontext darauf aufmerksam, dass im Lärmtechnischen Gutachten zwei Flüge je Nacht angesetzt werden. Zusätzlich wird *„aufgrund der bisherigen Erfahrungen für VIP/Ambulanz sowie abgeleitet aus der Bedarfsprognose“* für mögliche Verspätungen eine zusätzliche Flugbewegung pro Nacht unterstellt. Dies deckt sich nicht mit der beantragten Betriebsregelung, die, wie gesagt, vier planmäßige Nachtflüge sowie unbeschränkt Flüge für VIP und Ambulanz und Verspätungen für den kommerziellen Flugverkehr vorsieht.

Das Lärmtechnische Gutachten basiert daher hinsichtlich der Berechnung des nächtlichen Fluglärms auf falschen Grundannahmen. Dieser Fehler pflanzt sich im Lärmmedizinischen Gutachten fort, weil dieses auf dem Lärmtechnischen Gutachten aufbaut. Beide Gutachten sind folglich bezüglich ihrer Feststellungen zum nächtlichen Flugverkehr unbrauchbar.

Die Stadt Grebenstein befürchtet, dass die vom Vorhabenträger beantragte Betriebsregelung nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses unter Hinweis auf die dann bestehende Vorbelastung zu Lasten des Lärmschutzes der Bevölkerung aufgeweicht wird. Für diese Befürchtung gibt es mehrere Gründe.

An dieser Stelle sei zunächst aus dem Geschäftsbericht der Flughafen GmbH Kassel von 1998 zitiert, wonach für Kassel-Calden der „Weg zu einem Drehkreuz für Nachtflugverkehr perspektivisch zu erkennen“ ist. Diese Äußerung bezog sich offenbar besonders auf den Frachtverkehr, der üblicherweise in der Nacht abgewickelt wird.

Falls der Flughafen Kassel-Calden mit Charterflügen und Low-Cost-Carriern nicht betriebswirtschaftlich zu betreiben sein sollte, was zu erwarten ist, wird der Vorhabenträger mit Sicherheit versuchen, in das nächtliche Frachtfluggeschäft einzusteigen. Nach Presseberichten hat der Hessische Ministerpräsident Roland Koch dem nordhessischen Logistikunternehmen GLS bereits Hoffnung gemacht, Kassel-Calden für bis zu 25 nächtliche Starts und Landungen nutzen zu können. Das wäre zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr durchschnittlich alle 20 Minuten eine Flugbewegung (vgl. Frankfurter Rundschau vom 14.04.2005).

Nachtflüge sind aber auch im Charterflugverkehr sehr beliebt, denn Chartermaschinen müssen mindestens 15 Stunden täglich in der Luft sein, um rentabel arbeiten zu können. Dies setzt nächtliche Starts und Landungen voraus. Ein erster Abflug um 4.00, 5.00 oder 6.00 Uhr ermöglicht zwei komplette Umläufe zu den Kanarischen Inseln oder sogar drei zu den Balearen. So verwundert es nicht, dass es z.B. am Flughafen Paderborn jährlich zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr ca. 3.500 Flugbewegungen gibt. Auch am Flughafen Hannover entfallen die meisten nächtlichen Flugbewegungen auf den Charterflugverkehr. Dabei kommt dem Homecarrier Hapag-Lloyd eine herausragende Bedeutung zu. Landungen finden meist bis mehrere Stunden nach Mitternacht statt. Die ersten Starts beginnen schon um 4.00 Uhr und zwar zumeist in Richtung Palma de Mallorca. Im Hochsommer gibt es in Hannover faktisch nur eine nächtliche Flugpause von zwei Stunden. Dies bedeutet auch, dass viele in der Nacht ankommende oder abreisende Passagiere den Flugplatz nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufsuchen bzw. verlassen können. Für die Anliegergemeinden kommt es daher in der Nacht zu einer erheblichen Kumulation des Flug- und Straßenverkehrslärms. In Anbetracht dessen ist unbedingt notwendig, einer solchen, für die Anwohner des Flughafens Kassel-Calden nicht zumutbaren, Entwicklung bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren einen endgültigen Riegel vorzuschieben. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Vorhabenträger nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses unter Hinweis auf die dann ohnehin bestehende Lärmvorbelastung alsbald eine Erweiterung des nächtlichen Flugbetriebs beantragt. Diese könnte im Wege der einfachen Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs.4 Satz 2 LuftVG ohne Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens und der dort gewährleisteten umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung gestattet werden. Sowohl die betroffenen Kommunen als auch die Bürgerinnen und Bürger der An-

liegergemeinden wären damit in ihren Beteiligungs- und Rechtsschutzmöglichkeiten erheblich eingeschränkt. Dies muss auf jeden Fall verhindert werden.

Die Stadt Grebenstein sieht bei der Lärmproblematik neben dem Grundrecht auf Eigentum der betroffenen Wohnbevölkerung das Grundrecht jedes Menschen auf Leben und körperliche Unversehrtheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz tangiert. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts normiert dieses Grundrecht die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die dort genannten Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren. Der Staat muss Maßnahmen normativer und tatsächlicher Art treffen, durch die ein unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter angemessener und wirksamer Schutz erreicht wird (vgl. hierzu Storost, NVwZ 2004, Seite 257 ff.). Nach Meinung der Stadt Grebenstein besteht bei dem geplanten Flughafenausbau sehr wohl eine Möglichkeit, dem Gesundheitsbedürfnis der Wohnbevölkerung in den betroffenen Gebieten durch entsprechenden aktiven Lärmschutz Rechnung zu tragen. Hierzu rechnet auch ein vollständiges Nachtflugverbot.

6. SCHUTZGÜTER KLIMA UND GRUNDWASSER

In der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II. (UVS Stufe II.) werden für die Beurteilung der Bestandssituation die in den Fachplänen genannten klimatischen Funktionen von Flächen ermittelt und entsprechend ihrer Bedeutung eingestuft. Den Einstufungen der Frischluft- und Kaltluftentstehungen liegen Ausweisungen in der Klimafunktionskarte Hessen zugrunde. Sowohl im Landschaftsplan Calden als auch im Landschaftsplan Grebenstein sind Kaltluftabflussbahnen eingetragen, deren Bedeutung beurteilt wurde.

Dabei wurde das Waldgebiet Hegeholz als lokalklimatisch bedeutsame Fläche lokalisiert. Der Hegeholz ist in der Klimafunktionskarte Hessen als „potentiell aktives Frischluftentstehungsgebiet“ bzw. als „Wald mit Klimaschutzfunktion“ der Stufe II. bezeichnet. Diese Stufe betrifft den regionalen Klimaschutz im weiteren Umfeld von Siedlungsgebieten und soll vor nachteiligen Windeinwirkungen bewahren.

Die im Wald entstehende Frischluft wird über die dazwischen liegenden Freiflächen nach Schachten und in den Bereich zwischen Schachten und nördlich von Calden geleitet.

Durch die vorhabensbedingten Rodungen im Bereich des Hegeholzes kommt es laut der UVS Stufe II. zu *„sehr hohen Auswirkungen (erheblichen Beeinträchtigungen) für die Schutzfunktion Frischluftbildung, da die aktive Fläche für die Kaltluftentstehung um 35 % verringert wird.“*

Gemäß UVS Stufe II. existieren keine realistischen und angemessenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung dieser Effekte. Die Stadt Grebenstein vertritt deswegen die Ansicht, dass die Belange des Klimaschutzes dem Ausbauvorhaben entgegenstehen.

Dasselbe gilt für das Schutzgut Grundwasser. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

7. SCHUTZGÜTER FLORA UND FAUNA

Gegen das Ausbauvorhaben sprechen auch seine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere.

Die Flächeninanspruchnahme führt in einem Bereich von insgesamt ca. 253 ha zu erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Biotoptypen. Hiervon sind vornehmlich Offenlandbiotope betroffen.

Für alle untersuchten Tiergruppen stellen die vom Vorhabenträger beabsichtigten Versiegelungsmaßnahmen hohe Beeinträchtigungen dar. Für einige waldbewohnende Vertreter der Fledermäuse, Kleinsäuger, Brutvögel, Amphibien und Holzkäfer sowie für Arten des Makrozoobenthos kommt es darüber hinaus infolge Überbauung sowie bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme zu erheblichen Beeinträchtigungen. Solche sind bei den Gruppen Fledermäuse, Kleinsäuger, Brutvögel (Wald) sowie Holzkäfer auch durch Maßnahmen zur Gewährleistung der Hindernisfreiflächen zu erwarten.

Für die Gruppe der Kleinsäuger, Amphibien und Laufkäfer wird es außerdem zu erheblichen Beeinträchtigungen ihres Lebensraums durch Zerschneidung von Biotopflächen und Elementen des Biotopverbundes kommen. Darüber hinaus sind vor allem Vögel von den indirekten und betriebsbedingten Projektwirkungen betroffen. So liegt der Eingriffsbereich des Vorhabens in einem lokal bis überlokal bedeutenden Rastgebiet für Kiebitz, Goldregenpfeifer und Weihen sowie einem lokal bedeutenden Brutgebiet für Offenlandarten. Insgesamt ist laut UVS Stufe II. von einer Beeinträchtigung der Brut- und Rastplatzfunktion auf einer Gesamtfläche von 135,68 ha auszugehen.

Einen angemessenen Ausgleich für diese Eingriffe bietet der Vorhabenträger nicht an.

Zur Sicherung der natürlichen Ressourcen der Region ebenfalls abzulehnen sind die vom Vorhabenträger auf einer Fläche von 11.520 m² (1,152 ha) geplanten Eingriffe in gemäß § 15 d HENatG geschützte Biotope.

8. SONDERMAßNAHME ÖLSCHLAMMGRUBE

Im östlichen Bereich des für den Ausbau vorgesehenen Baufeldes befindet sich eine von 1971 bis 1978 zur Ablagerung von Ölschlämmen und anderen ölhaltigen Abfällen betriebene und danach rekultivierte Grube, die mit einer ca. 19 m mächtigen Auflast überschüttet werden soll. Die Menge der in der Grube lagernden Ölschlämme und sonstigen ölhaltigen Abfälle wird vom Vorhabenträger auf etwa 5.000 t geschätzt.

Die bodenmechanische Verfestigung der Ölschlämme stellt laut Vorhabenträger eine wesentliche Voraussetzung für die Anlage des Flughafens dar. Es ist vorgesehen, diese als vorgezogene Baumaßnahme zeitlich vor Beginn der Erdarbeiten vorzunehmen. Die Maßnahme wird nicht in das anstehende luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren integriert. Vielmehr wurde vom Regierungspräsidium

Kassel im März 2005 festgelegt, dass sie auf der Grundlage eines Antrags zur Durchführung eines bautechnischen Sicherungskonzeptes durchgeführt werden kann. Dies geschah unter dem Vorbehalt, dass von der Maßnahme keine Umweltgefährdung ausgeht.

Das zur Anwendung vorgesehene Verfahren sieht vor, die Verfestigung in einer mobilen Mischanlage durchzuführen. Das verfestigte und immobilisierte Material soll als monolithischer Körper wieder in die vorhandene Polter eingelagert werden.

Nach Ansicht der Stadt Grebenstein ist es nicht zulässig, die mit der Ölschlammgrube zusammenhängenden Probleme aus dem Planfeststellungsverfahren auszublenden.

Der Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses zeichnet sich durch eine umfassende rechtsgestaltende Problembewältigung **aller** durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen aus. Diese Konzentrationswirkung bedingt bei umfassender Berücksichtigung aller betroffenen öffentlich-rechtlichen Belange einen Verzicht auf die Durchführung selbständiger Genehmigungsverfahren (vgl. Steinberg/Berg/Wickel, Fachplanung, 3. Aufl., § 13 Rdn. 15 und 17 m.w.Nws.). Mit diesen Anforderungen ist es nicht zu vereinbaren, die „Sondermaßnahme Ölschlammgrube“ außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuhandeln. Darin liegt gleichzeitig auch ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot, welches nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verlangt, dass in die Abwägung alles an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, BVerwGE 48, 56, 63 unter Berufung auf BVerwG, Urteil vom 12.12.1969, BVerwGE 34,301, 308 f.; BVerwG, Urteil vom 05.07.1974, BVerwGE 45, 309, 314 und BVerwG, Urteil vom 01.11.1974, BauR 1975,, 35, 36).

Für die Stadt Grebenstein ist dieser Punkt von besonderer Bedeutung. Die ehemalige Ölschlammgrube liegt am Ostfuß der Grebensteiner Höhe nordöstlich von Calden. Das umgebende Gelände steigt nach Westen flach an und fällt ansonsten nach Norden, Osten und Süden hin zu den Gewässern Suderbach im Norden und Calde im Süden ein. Suderbach und Calde fließen jeweils in ca. 250 bis 300 m Entfernung von Westen nach Osten, vereinigen sich etwas 1 km östlich der ehemaligen Ölschlammgrube und münden weitere ca. 1,5 km ostnordöstlich der Ölschlammgrube in die Esse. Letztere durchquert wiederum die Gemarkung der Stadt Grebenstein. Die Stadt muss also befürchten, bei etwaigen von der „Sondermaßnahme“ ausgehenden Umweltschäden speziell tangiert zu sein. Die Stadt Grebenstein fordert deswegen die Einbeziehung dieser Maßnahme in das Planfeststellungsverfahren.

Wir geben in diesem Zusammenhang außerdem zu bedenken, dass die vorgesehene ca. 19 m hohe Dammschüttung zu einer beträchtlichen Veränderung der topographischen Situation führen wird. Diese kann erhebliche Auswirkungen auf die Schallsituation haben und die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung der Stadt Grebenstein und ihrer Einwohner weiter verstärken. Hiermit setzen sich weder das Lärmtechnische noch das Lärmmedizinische Gutachten auseinander. Dies kann nicht akzeptiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Berghäuser
Rechtsanwalt