

D.1. Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“

1.1 Gebietsbeschreibung und allgemeine Bewertung des Vorhabens

Trotz der Lage im Ballungsraum gehört das Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ zu den bedeutendsten Vogelschutzgebieten in Hessen. Es ist nach dem „Hessischem Fachkonzept zur Auswahl von Vogelschutzgebieten nach der Vogelschutz-Richtlinie der EU, Stand 20.09.2004“ (HMUIV 2004, S. 205) für zwei Vogelarten das TOP-1-Gebiet (Mittelspecht und Schwarzkehlchen) und für weitere acht Vogelarten TOP-5-Gebiet (Wendehals, Wiedehopf, Brachpieper, Heidelerche, Tüpfelsumpfhuhn, Bekassine, Zwergrohrdommel, Drosselrohrsänger und hat eine Größe von 4.094 ha. Nach Einschätzung der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland kommen in diesem Gebiet 34 schutzwürdige Vogelarten vor (Schreiben vom 05.02.04).

Das Gebiet besteht aus dem zweitgrößten hessischen NSG, dem Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim sowie weiteren großen Waldgebieten. Westlich des Frankfurter Flughafens gehört die „Heidelandschaft“ zu diesem VSG. Die alten und großen Waldgebiete bilden in Verbindung mit den extensiv genutzten Lebensräumen des Offenlandes für viele Vogelarten bedeutende Lebensräume von herausragender Bedeutung. Der Bau der Startbahn-18-West bedeutete eine schwere Beeinträchtigung für den Naturhaushalt. Er führte zu gewaltigen Waldverlusten. Durch den damals eröffneten Abflug nach Süden begann eine massive Verlärmung der zentralen Schutzgebietsbereiche.

Das VSG umfasst mehrere landesweit bedeutende, eigenständige FFH-Gebiete. Der Prozess der Identifikation des VSG und die Meldung der FFH-Gebiete wurden erst durch die Erweiterungsplanung des Frankfurter Flughafens vorangetrieben. Bis etwa zum Jahr 2000 wurde lediglich dem bestehenden NSG Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim der europäische Schutzstatus zuerkannt. Trotz der hohen Bedeutung hat das Land Hessen sich nie um eine exakte Inventarisierung der wertvollen Bestandteile bemüht. Auch das in Kraft treten der europäischen Naturschutz-Richtlinien, FFH- (1992) und VRL (1979), hat hieran nichts geändert. Gerade die Verträglichkeitsprüfung für das VSG leidet nun unter dem Wissensdefizit, denn über die Reaktion und Entwicklung der

Vogelwelt nach dem Betriebsbeginn Startbahn-18-West und der stürmischen Zunahme der Flugbewegungen in den 90er liegen keine Erfahrungswerte vor.

Die vom ehrenamtlichen Naturschutz, u.a. dem BUND angestrebten Bemühungen konzentrierten sich auf die Nutzung und Pflege, sowie auf die Fragen der Inschutznahme der Gebietsteile. Die Ausweisung der Heidelandschaft als NSG wurde vom Land Hessen viele Jahre abgelehnt.

Ein Konfliktfeld liegt in der forstwirtschaftlichen Nutzung, deren in Interesse insbesondere den wertvollen mehr hundertjährigen Eichenbeständen des Gebietes gilt. Diese Eichenbestände nahmen nach dem Eindruck aller Gebietskenner trotz der NSG-Ausweisung stetig ab. Eindeutige Bilanzen, die nach den forstlichen Statistiken möglich wären, wurden nie veröffentlicht. Forst und Naturschutz sehen mit großer Sorge, dass die Naturverjüngung der heimischen Eichen weitgehend ausbleibt. Dort wo Keimlinge aufgehen, werden sie offenbar vom Schalenwild zu stark befressen. Im Bereich des NSG Mönchbruch und der zum früheren Forstamt Mörfelden gehörenden Wälder ist eine deutlicher Mangel an Eichen der mittleren Altersklasse entstanden. Von der Novelle der NSG-Verordnung 1995 erhofften sich die Naturschutzverbände deutliche Einschränkungen der Entnahme der alten heimischen Laubbäume, insbesondere der Eichen. Die Gespräche wurden damals vom BUND federführend für die Naturschutzverbände geführt. Die neue VO brachte dem Text nach deutliche Verbesserungen, löste in der Praxis aber Enttäuschung aus. Selbst die bis 1993 erklärten Tabu-Zonen der Forstwirtschaft wurden nun wieder bewirtschaftet. Die Probleme des NSG galten natürlich auch für die Wälder außerhalb seiner Grenzen.

Parallel gelang mit aktiver Unterstützung der Forstverwaltung, die Grünlandbewirtschaftung in der extensiven Form zu sichern und den Wasserhaushalt zu verbessern. Außerdem konnte, ebenfalls mit tatkräftiger Unterstützung der Forstverwaltung und der ONB die RWE zu einer verbesserten Pflege der Vegetation zur Freihaltung ihrer Hochspannungsleitungen veranlasst werden. Die einseitige jagdliche Ausrichtung wurde zurückgedrängt, so dass die Flächen während der letzten Jahre endlich die ihnen mögliche positive Entwicklung einschlagen konnten. Die heutige hohe Bedeutung findet ihre Ursache in der gleichzeitig ablaufenden Eutrophierung der deutschen Landschaften und

einer fast vollständigen Zerstörung magerer Grünlandgesellschaften und Heiden durch die Intensivierung der Landwirtschaft. Der heutige Wert der Heidelandschaft ist nur im Zusammenhang mit der großflächigen Entwertung vergleichbarer Lebensräume erklärbar. In den letzten 20 Jahren fanden also zwei gegenläufige Entwicklungen statt: Einerseits verbesserten sich die Vogellebensräume aus einer schlechten Ausgangslage heraus. Dieser Prozess ist wohl abgeschlossen. Andererseits nahm die Belastung durch die Luftfahrt ständig zu.

Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist die nach besten wissenschaftlichen Kenntnissen zu erstellende Prognose zu den Konsequenzen einer weiteren Steigerung der Luftfahrt für die Integrität der maßgeblichen Gebietsbestandteile. Das Vorhaben ist unzulässig, wenn die Prognose unter Beachtung des Vorsorgeprinzips erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausschließen kann.

1.2 Erhebliche Beeinträchtigungen nach Ansicht der Vorhabensträgerin (CG, Teil 7)

Die Vorhabensträgerin unterstellt, dass das Gebiet nach den Vorgaben des Art. 4 Abs. 4 VRL und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des EuGH nach nationalem Recht rechtskräftig als Schutzgebiet ausgewiesen wurde. Erhebliche Beeinträchtigungen i.S.v. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL wären nicht zu befürchten. Die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen sei gegeben.

Die Ausweisung als Schutzgebiet sieht die Vorhabensträgerin durch folgende Verordnungen als gegeben an:

- NSG „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim“ vom 03.02.95 (StAnz. 9/1995, S. 2853ff.; Änd.VO vom 11.04.96, StAnz. 18/1996, 1466ff.)
- LSG „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ 18.08.04 (StAnz. 36/2004, S. 698ff.)
- einstweilig sichergestelltes NSG „Heidelandschaft zwischen Rüsselsheim und Mörfelden“ vom 03.05.02 (StAnz. 20/2002, S. 1870ff.)

- einstweilig sichergestelltes LSG „Gundwiesen bei Mörfelden-Walldorf“ vom 25.03.04 (StAnz. 20/2004, S. 1551ff.)
- einstweilig sichergestelltes LSG „Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ vom 25.03.04 (StAnz. 20/2004, S. 1546ff.)

Die Erhaltungsziele ergäben sich durch die Definition des RP Darmstadt vom 05.02.04 (CG, Teil 7, S. 14ff). In diesen Erhaltungszielen werden 28 Vogelarten namentlich erwähnt. Die Aufzählung ist ausdrücklich nicht abschließend. Die signifikanten Vogelarten des VSG konnte die Vorhabensträgerin dem SDB vom Juni 2004 entnehmen. Zwischen dem SDB Juni 2004 und den Erhaltungszielen ergaben sich Abweichungen, so dass die Vorhabensträgerin die Summe der in beiden Dokumenten genannten Arten betrachtet hat. Es handelt sich um 42 Arten, die in einer Tabelle hinsichtlich

- ihrer Zugehörigkeit zu den Arten des Anhangs 1 VRL,
 - der Populationsgröße im Gebiet sowie
 - den Erhaltungszuständen für das Gebiet, für Hessen und für Deutschland mit den Wertstufen A (sehr hoch), B (hoch), C (mittel) und
 - ergänzenden Bemerkungen
- aufgeführt sind (CG, Teil 7, S. 15ff., Tab.-1-3).

Nach Angaben der Vorhabensträgerin hat das RP Darmstadt mit Stand vom 05.02.2004 folgende Erhaltungsziele definiert:

- Erhaltung eines annähernd gleichbleibenden Eichenholzanteils unter Belassung von ausreichendem Totholz als Nahrungshabitat der Spechtarten nach Anhang 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie (EU-VS-RL) insb. des Mittelspechtes; Schutz der Höhlenbäume als Bruthabitat für die Spechtarten nach Anhang 1 der EU-VS-RL (Grauspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht) sowie der Horstbäume für die nach Anhang 1 der VS-RL geschützten Greifvogelarten (Rot- und Schwarzmilan, Baumfalke und Wespenbusard) und Sicherung eines ausreichenden Netzes von Horst- und Höhlenbäumen.
- Erhaltung eines ausreichenden Alt- und Totholzanteils der zahlreichen Mischbestände aus Kiefer, Buche und Eiche als Nahrungs- und Bruthabitat, insb. für die nach

Anhang 1 der EU-VS-RL geschützten Arten Schwarz- und Grauspecht sowie für die Hohltaube;

- Erhaltung der großflächigen extensiv genutzten Wiesenflächen als Lebensraum für den nach Anhang 1 der EU-VS-RL geschützten Wiesenbrüter Wachtelkönig, Wiesenpieper, Bekassine und die Wiesenweihe;
- Erhaltung und Offenhaltung der zahlreichen Tümpel und Gräben mit angrenzenden Schilfbereichen als Lebensraum der Anhang 1-Arten Tüpfelsumpfhuhn, Zwergdommel, Blaukehlchen und Eisvogel;
- Schutz vor Störungen und Offenhaltung der weiten Wiesenflächen und Schutz vor Störungen als Rast- und Überwinterungsgebiet zahlreicher nach Art. 4 Abs. 1 Nr. 2 geschützter Arten wie Kranich, Kiebitz, Waldschnepfe, Weißstorch und Schwarzstorch (*Ciconia nigra*) sowie weiterer seltener Limikolenarten;
- Erhaltung der offenen Gras- und Heideflächen als Brut- und Nahrungshabitat für die nach Anhang 1 EU-VS-RL geschützten Arten Brachpieper, Heidelerche und Neuntöter sowie für das Schwarzkehlchen und den Gartenrotschwanz als weitere seltene, herausragende und wertgebende Arten;
- Erhaltung der an die offenen Flächen angrenzenden trockenen Kiefernwälder als wichtigen Teillebensraum für die Arten Wendehals und Ziegenmelker

Aus der Sicht der Vorhabensträgerin finden alle Baumaßnahmen außerhalb des VSG statt. Der Ausbaubereich Süd, inklusive des verlegten Tor 31, verläuft 1 km an der NE-Grenze des VSG. Zum Teil stößt die Hochbauzone an das Gebiet, zum Teil wird die Okrifteiler Straße (K 823/K 153) an die Gebietsgrenze herangelegt. An die verlegte Okrifteiler Straße grenzen von Norden Flugzeugwerften und andere Flughafen-Einrichtungen und von Süden das VSG.

Als potentielle erhebliche Beeinträchtigung wird die Wirkung des Straßen- und Fluglärms diskutiert, im Ergebnis aber verworfen. Aus den hohen Bestandeszahlen zahlreicher, sonst seltener und z. T. gefährdeter Arten schließt die Vorhabensträgerin

- dass der Fluglärm sich weniger nachteilig auf die Vogelwelt auszuwirken „scheint“ als der Straßenverkehr (CG2, Teil 7, S. 70, Abs. 2) und
- dass für die wesentlichen wertgebenden Arten, genannt werden Mittelspecht, Schwarzspecht, Grauspecht, Neuntöter ((CG2, Teil 7, S. 70, Abs. 3) auch in Bezug auf den Straßenlärm „im Umfeld des Flughafens offensichtlich“ eine geringere Empfindlichkeit vorläge.

Die Vorhabensträgerin fasst ihre Meinung wie folgt zusammen:

„Die Ausprägung der Vogellebensgemeinschaften mit der Verteilung von Brutrevieren verschiedener Anhang I-Arten der Vogelschutz-Richtlinie in der direkten Benachbarung zur Startbahn und die gegenüber der hohen Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastung lässt im Ergebnis die gutachterliche Einschätzung zu, dass durch das Vorhaben keine nachhaltige lärmbedingte Beeinträchtigung der Habitatqualität zu erwarten ist, die zur populationsgefährdenden Aufgabe von Brutrevieren führt (siehe Plan G2,VII und Bestandserfassungen des Forschungsinstitutes Senckenberg 2002)“ (CG2, Teil 7, S. 70 Abs. 4)

Weitere potenzielle „erhebliche Beeinträchtigungen“ werden nicht behandelt.

Als Vorbelastungen werden für die einzelnen Teilgebiete des VSG angesehen:

Mark- und Gundwald:

- Ausbreitungsbarriere für zahlreiche Tierarten durch die Startbahn 18 West und die K152 (Okrifteler Straße im Bereich des Landkreis Groß Gerau)
- Vom Flughafen, Flugbetrieb und von den Straßen ausgehender Lärm mit einem
 - Dauerschallpegel zwischen 53 und 63 dB(A) jeweils über 24 Stunden in den verkehrsreichsten sechs Monaten (CG2, Teil 7, S. 20ff.),
 - Vereinzelte Maximalpegel bis 95 dB(A), aber ca. 53.000 Maximalpegel > 70 dB(A) (CG2, Teil 7, S. 21ff.) und

- Hintergrundgeräuschen zwischen 40 und 45 dB(A) (CG2, Teil 7, S. 23, Abs. 2)
- Flugereignisse im Minutentakt, Phasen relativer Ruhe mit einer Länge von mehr als 2 Minuten treten nur in Ausnahmefällen auf (CG2, Teil 7, S. 23, Abs. 2)
- Während der Nacht prinzipiell die gleichen Maximalpegel, aber mit geringerer Häufigkeit

Mönchbruch

- niedrige Überflüge von der Startbahn-18-West (CG2, Teil 7, S. 30),
- Lärmbelastung, Fluglärm
 - Dauerschallpegel > 70 dB(A) jeweils über 24 Stunden (CG2, Teil 7, S. 30),
- Störungen durch Freizeitnutzung (CG2, Teil 7, S. 30) und
- Forstwirtschaftliche Maßnahmen (CG2, Teil 7, S. 30)

Heidelandschaft

- Freizeitnutzung
- Lärmbelastung, Fluglärm
 - Dauerschallpegel zwischen 62,1 und 69,3 dB(A) jeweils über 24 Stunden (CG2, Teil 7, S. 37) und
 - Veinzelte Maximalpegel > 105 dB(A); aber ca. 65.000 Maximalpegel > 70 dB(A) (CG2, Teil 7, S. 38ff.)

Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau

- keine Angaben

1.3 Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes

Es handelt sich um ein faktisches VSG. Die Verträglichkeitsprüfung muss überarbeitet und erneut vorgelegt werden. Sie ist unvollständig. Weder wurde die gesamte Fläche des Gebietes behandelt, noch wurden die potenziellen Beeinträchtigungen erkannt. Die Problematik der Lärmwirkungen auf die Vogelwelt wird grundlegend verkannt. „Erheblichen Beeinträchtigungen“ können deshalb selbst unter der Voraussetzung, dass es sich

um ein rechtskonform ausgewiesenes VSG handeln würde, nicht ausgeschlossen werden.

Die Vorhabensträgerin hat sich keine abschließende Klarheit über die Vogelarten verschafft, für die der spezielle Schutz der Vogelwelt in diesem Gebiet gelten soll. Die Sachverhaltsaufnahmen der Vorhabensträgerin sind – immer noch – unvollständig. Die GDE zum FFH-Gebiet Mark- und Gundwald (Hilgendorf 2004), die im Auftrag des RP Darmstadt erfolgte, hat unsere früheren Feststellungen im Planfeststellungsverfahren zum A380 und zur Ausweisung des LSG Mark- und Gundwald zum Vorkommen insbesondere des Mittelspechts eindrucksvoll bestätigt und die Behauptungen der Vorhabensträgerin nachhaltig widerlegt. In dem fraglichen Gebiet zwischen der Grenze des LSG Mark- und Gundwald und dem bestehenden Flughafengelände will die Vorhabensträgerin den Ausbaubereich Süd realisieren.

Die Anhörungsbehörde (RP Darmstadt) hat während der Offenlage der Planfeststellung die Unterschutzstellung des VSG eingeleitet. Die Einleitung geht leider erneut von einer falschen Abgrenzung aus, in dem sie eine kleine Teilfläche von ca. 150 hzu Gunsten der Vorhabensträgerin nicht in das VSG einbezieht. Das Ausweisungsverfahren muss bereits aus diesem Grund wiederholt werden. Vom Ergebnis dieses Ausweisungsverfahrens hängen die Rechtsmaßstäbe ab, die von der Vorhabensträgerin zu berücksichtigen sind. Erst wenn diese integriert sind, können wir zu der Verträglichkeitsprüfung abschließend i.S. der Verbandsbeteiligung nach § 35 HENatG Stellung nehmen. Die nachfolgende Stellungnahme ergeht deshalb unter Vorbehalt.

Wir **beantragen**,

die erneute Gelegenheit zur Stellungnahme, wenn die Überarbeitung der Verträglichkeitsprüfung vorliegt.

1.3.1 Falsche Abgrenzung

Nachfolgend wird gezeigt, dass die Abgrenzung fehlerhaft ist. Bei der Frage der Abgrenzung, geht es nicht um die Frage, ob ein Vogelpaar mehr oder weniger in das Schutzgebiet aufgenommen wird, sondern um die Anwendung der rein fachlichen, orni-

thologischen Kriterien wie sie Eingang in das „Hessische Fachkonzept zur Auswahl von Vogelschutzgebieten nach der Vogelschutz-Richtlinie der EU“ fanden, das vom Hessischen Kabinett beschlossen wurde. Die Auffassung der Vorhabensträgerin, die Grenzen des IBA-Gebietes entsprächen dem Teilgebiet Mönchbruch ist unverständlich. Richtig ist, dass IBA 2002 ein Gebiet „HE 038 Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Heidelandschaft Erweiterungen“ enthält.

Die ONB Darmstadt hat sich bei der Abgrenzung des VSG fehlerhaft auf die Angaben der Vorhabensträgerin zum Vorkommen der Mittelspecht verlassen. Eigene Erhebungen wurden nicht vorgenommen, obwohl der BUND mehrfach Hinweise zum Vorkommen schutzwürdiger Arten außerhalb der Abgrenzung vorlegte. Die ONB traf keine Ermessensentscheidung als sie den Abgrenzungsvorschlag der Vogelschutzwarte verwarf. Sie handelte vielmehr ohne eigene Kenntnisse über die Vogelvorkommen, zu Gunsten der Vorhabensträgerin und damit rechtwidrig. Die Aktenlage der ONB wurde von uns intensiv geprüft. Hinweise auf eine Ermessensentscheidung liegen nicht vor.

Außerdem werden die ungelösten Konflikte der Normsetzung aufgezeigt, die für den Fortbestand des faktischen VSG sprechen.

Das bisher zur Ausweisung als VSG vorgesehene Gebiet muss erweitert werden, weil es von den schutzwürdigen Vogelarten wie die anerkannte Vogelschutzgebietsfläche besiedelt wird.

Durch die GDE für das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald (Hilgendorf 2004) wurde der Nachweis für immerhin 8 Brutpaare des Mittelspechts exakt in dem Gebietsteil erbracht, dass die Obere Naturschutzbehörde bisher wegen fehlender Nachweise des Mittelspechts nicht zum VSG ausweisen wollte. Der Mittelspecht, der im VSG sein bestes Vorkommen in Hessen hat [TOP-1-Gebiet lt. Hess. Fachkonzept zur Auswahl der VSG; mit 200-225 Brutpaare (BP; Stand 15.08.04) bzw. mit 200-250 BP (Stand 20.09.04)], kommt innerhalb der bisher vom RP gewählten Schutzgebietsgrenzen mit einer Dichte von 0,49-0,60 Brutpaaren/10 ha vor. Schließt man die fragliche Fläche von > 180 ha in

das VSG ein und lässt die Anzahl der Paare wegen der großen Streuung von 25 % in der Schätzung unverändert, bleibt die Siedlungsdichte des Gesamtgebietes dennoch unverändert (0,48-0,59 BP/10 ha), denn in dem außerhalb des Schutzgebietes liegenden Bereich beträgt die Siedlungsdichte bereits mind. 0,44 BP/10 ha. Die Abweichung liegt innerhalb des Schätzfehlers zum Mittelspecht-Bestand.

Die Vogelschutzwarte hatte dem RP Darmstadt mit Schreiben vom 05.02.04 und erneut am 01.07.04 eine Einschätzung der Vogelbestände im Schutzgebiet übermittelt. Für den gesamten Mark- und Gundwald (nicht nur für das Schutzgebiet) wurde die Schätzung aus Senckenberg (2003) der Mittelspechtpaare von 30-35 BP übernommen. Senckenberg (2003) konnte 28 Brutpaare sicher nachweisen, davon keines im fraglichen Bereich. Zusammen mit den nun nachgewiesenen 8 Brutpaaren wurden im Gebiet 36 Reviere bestätigt, d. h. die Schätzung von Senckenberg für den Mark- Gundwald war sehr gut und bestätigt die Zugehörigkeit der fehlenden Flächen zum VSG. Unterstellt man hingegen, dass Senckenberg (2003) die fragliche Fläche bei seiner Schätzung nicht berücksichtigte, dann wäre der Bestand um 22,2% bis 26,7 % unterschätzt worden. Die Einbeziehung wäre dann ebenfalls zwingend erforderlich.

Vergleicht man diese Siedlungsdichte mit den übrigen TOP-5-Gebieten, dann bleibt die herausragende Stellung bestehen. Lediglich im „Jägersburger/Gernsheimer Wald“ ist die Siedlungsdichte bei allerdings deutlicher geringerer Gesamtzahl und Fläche (1.770 ha mit 80-110 BP) mit 0,45-0,62 BP/10 ha (BP/10 ha) vergleichbar hoch. Hingegen weisen die drei verbleibenden TOP-5-Gebiete nur Dichten 0,13-0,22 BP/10 Hektar und Bestände von 60-120 Brutpaare auf.

Auch der Bestand des Schwarzspechts (Anhang 1 VRL) zwingt bei Anwendung rein fachlicher Kriterien zur Einbeziehung der fraglichen Fläche. Die GDE hat unseren Hinweis auf die zahlreichen Schwarzspechthöhlen südlich der Okrifteler Straße durch den Brutnachweis eines Schwarzspechts bestätigt. Ein weiteres Brutpaar wurde außerhalb der Schutzgebietsgrenzen im NE des Radarturms lokalisiert. Setzt man die Bestandsangaben von 20 BP aus dem Fachkonzept Hess. Fachkonzept zur Auswahl der VSG (Stand 20.09.04) in Bezug zur VSG-Fläche erhält man eine Siedlungsdichte von 0,049 BP/10 ha (ohne den strittigen Bereich) bzw. 0,047 BP/10 ha (mit dem strittigen Bereich).

Addiert man die beiden BP zu den im Fachkonzept genannten 20 BP hinzu erhält man eine Siedlungsdichte von 0,052 BP/10 ha (mit dem strittigen Bereich). Das VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ hätte die höchste Schwarzspecht-Dichte aller hessischen VSG. Niemand wird in dieser Situation den Ausschluss von knapp 10 % der BP rechtfertigen können. Das VSG würde unzweifelhaft zu den TOP-5-Gebieten für den Schwarzspecht gehören, denn die Gebiete „Kellerwald“ und „Hessisches Rothaargebirge“ beherbergen trotz größerer Fläche nur wenig mehr BP (30 Kellerwald bzw. 25-30 Rothaargebirge), so dass sich Siedlungsdichten von 0,001 BP/10 ha bzw. 0,01 BP/10 ha errechnen lassen.

Außer dem Mittelspecht wird die Fläche zwischen dem Flughafen und der vom RP gewählten Schutzgebietsgrenze auch von weiteren schutzwürdigen Arten besiedelt. Wir dürfen hier beispielhaft auf den Grauspecht, Hohltaube und Neuntöter verweisen. Bisher besteht über deren Bestände bei niemandem ein abschließender Kenntnisstand. Mind. ein Grauspecht hat sein Revierzentrum außerhalb des VSG. Auch hier zeigt eine Prüfung des „Fachkonzeptes“, dass das VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ zu den TOP-5-Gebieten gehört. Mit 20-25 BP und einer Siedlungsdichte von 0,53 BP/10 ha erreicht das Gebiet unter Einschluss der von uns geforderten Fläche eine höhere Siedlungsdichte als die im Fachkonzept genannten TOP-5-Gebiete. Die Dichte ist bei gleicher Bestandsschätzung insbesondere höher als im VSG „Hessisches Ried mit Kühkopf-Knoblochsau“ (0,036 BP/10 ha). Wir hatten der ONB mehrfach Beobachtungen des Grauspecht aus dem Bereich nördlich des VSG mitgeteilt, z. B. 10 Feststellungen aus dem Frühjahr mit dem eindeutigen Beleg für mind. 1 Revierpaar (Schreiben vom 09.08.04). Die Bestandssituation der Hohltaube ist unklar. Sie soll im gesamten VSG bei 48-57 BP liegen und im Teilbereich Mark- und Gundwald 20 BP betragen. Das Hessische Fachkonzept weist für die Art keine TOP-5-Gebiete aus, benennt aber das VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ als „*wichtiges Vogelschutzgebiet für die Art in Hessen*“. Angesichts fehlender Bestandserhebungen und der vielen Schwarzspechthöhlen südlich der Okrifteler Straße und weiterer Höhlen nördlich des Radarturms ist die Ausdehnung des VSG an die Grenze des Flughafens zwingend geboten. Eine Beobachtung außerhalb des VSG teilten wir der ONB z. B. am 09.08.04 mit. Nach der Absenkung der Bestandsschätzung für den Neuntöter im VSG im Rahmen des Fachkonzeptes von 45-75 BP auf 30-50 BP hat die Fest-

stellung von 3 BP des Neuntöters außerhalb der Grenzen des VSG „LSG Mark- und Gundwald“ nun ein höheres Gewicht.

Weder das Regierungspräsidium noch die Vogelschutzwarte haben sich bis heute durch unabhängige Gutachten eine eigene und ausreichende sachverständige Meinung über die Vogelbestände gebildet. Die Vogelschutzwarte übernahm die Vogelbestandsangaben von Senckenberg für den gesamten Mark- und Gundwald und schlug eine Abgrenzung bis an den Flughafen vor. Die ONB wählte ohne eigene Sachverhaltsermittlung oder andere Kenntnisse eine abweichende Grenze zu Gunsten der Vorhabensträgerin. Die Angaben zu den Vogelbeständen in unseren früheren Stellungnahmen im Rahmen der Planfeststellung zur „A380-Werft“, u.a. vom September 2003, und zum Ausweisungsverfahren des LSG Mark- und Gundwald, u.a. vom 28.06.04 und 09.08.04, werden zum Bestandteil dieser Stellungnahme gemacht. Die Obere Naturschutzbehörde teilte dem BUND mit Schreiben vom 23.08.04 mit, dass sie die bis dahin mitgeteilten Feststellungen nicht zum Anlass für eine Änderung der Gebietsabgrenzung nehmen würde, weil im Bereich zwischen dem Flughafen und der gewählten Schutzgebietsgrenze im Frühjahr 2002 keine BP der genannten Arten angetroffen wurden. Die Aussage belegt, dass rechtswidrige Entscheidung der ONB. Die VRL verlangt in Art. 4 Abs. 1 ausdrücklich, dass die Schutzgebiete aufgrund einer mehrjährigen Datenbasis abzugrenzen sind.

„Bei den Bewertungen werden Tendenzen und Schwankungen der Bestände der Vogelarten berücksichtigt.“

Die behördliche Tätigkeit setzte auch nicht ein, um den rechtlichen Auftrag zu erfüllen, sondern um die Naturzerstörung durch die Vorhabensträgerin zu ermöglichen. So wird u. a. bereits im Einleitungsschreiben der NSG-Sicherstellung des Mark- und Gundwald vom 21.02.02 mitgeteilt, dass die fachliche Begründung zur Ausweisung einzig auf den Bestandserhebungen der Vorhabensträgerin beruht und der Absicherung der „großen Investitionsvorhaben“ diene. Die ONB ist sogar der Meinung, dass die eigenständige Sachverhaltsermittlung über die Vogelbestände nicht die Aufgabe der Naturschutzbehörden, sondern die der Projektträger von Investitionsvorhaben wäre.

„Die von Ihnen kritisierte vorhabensbezogene Meldung von weiteren Vogelschutzgebieten stellt aus meiner Sicht keinen Widerspruch zur Umsetzung der Richtlinie dar. Erst die Ergebnisse der detaillierten projektbezogenen Untersuchungen versetzen mich in die Lage, die weiteren schutzrelevanten Gebiete im Sinne der Richtlinie zu erkennen und zur Meldung zu bringen“ (Schreiben der ONB an den Nabu Hessen vom 12.05.02).

Die immer wieder angeführte Nachprüfung durch das RP bzw. die Vogelschutzwarte im Auftrag des RP ist für die hier diskutierte Frage nicht einschlägig. Dies ergibt sich aus der Veranlassung der Begehungen und den in dem Aktenvermerk eingetragenen Fundpunkten. Im Übrigen können Stichproben-Erhebungen eines Jahres eben nicht zur abschließenden Entscheidung über die Abgrenzung herangezogen werden – schon gar nicht zu einer fachlich so objektiv fehlerhaften Abgrenzung wie im vorliegenden Fall. Zum weiteren Beleg der fachfremden Abgrenzungskriterien wird auf die Behördenakte verwiesen. Es wird **beantragt**,

die Akte zur „Abgrenzung des VSG“ zu dieser Prüfung hinzuzuziehen.

1.3.2 Keine (geeignete) Schutzgebietsverordnung

Das Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ ist nicht entsprechend den Rechtsvorschriften nach nationalem Recht als Schutzgebiet gesichert.

Das VSG wird derzeit durch mehrere verschiedene Rechtsverordnungen gesichert. Z.T handelt es sich erst um Sicherstellungen, z.T. um NSG, z.T. um LSG. Diese Uneinheitlichkeit der Normsetzung ist mit der VRL nicht vereinbar. Sie widerspricht auch dem BNatSchG und dem HENatG. Der Beginn des Ausweisungsverfahrens für das gesamte VSG am 07.02.05 belegt, dass auch die Anhörungsbehörde Defizite im Ausweisungsprozess zur Umsetzung der Rechtspflichten aus Art. 4 Abs. 4 VRL und die fortbestehende Notwendigkeit der einheitlichen Sicherung sieht.

Die Sicherstellung eines VSG genügt nicht den Anforderungen der VSRL an eine dauerhafte Unterschutzstellung. Soweit das VSG zum Zeitpunkt der Planfeststellung des beantragten Vorhabens ganz oder in Teilen noch sichergestellt und nicht abschließend gesichert ist, müssen die Bestimmungen für faktische VSG beachtet werden.

Für das Vorliegen eines faktischen VSG sprechen die im BNatSchG und im HENatG enthaltenen Definitionen und Normzuweisungen. Danach müssen Schutzgebiete mit dem primären Schutzziel des Arten- und Biotopschutzes stets als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Die Norm des NSG ist auch deshalb zwingend erforderlich, weil mit dem Instrument des LSG die den Schutzzielen abträglichen Handlungen nicht pauschal repressiv verboten, sondern nur einem Genehmigungsvorbehalt unterstellt werden dürfen. Landschaftsschutzrechtliche Verbote dürfen nicht weiter reichen „*als es im Interesse der gesetzlich anerkannten Schutzgüter erforderlich ist*“ (OVG Lüneburg v. 13.12.01Az.: 8 KN 38/01). Das LSG bietet nach seinem Wesen nicht den geeigneten Schutzstatus zur Sicherung eines EU-VSG. Gerade das vorliegende Verfahren zeigt, dass die Ausweisung als NSG auch von der Ortslage bestimmt ist. Mitten im Ballungsgebiet können VSG nach deutschem Naturschutzrecht nur durch das NSG geschützt werden.

Zur Umsetzung der VRL bedarf es konkreter Ge- und Verbote für die Land- und Forstwirtschaft, für die Jagd und die Wasserwirtschaft, denn für den Übergang vom faktischen in das Regime der des Art. 6 Abs. 3ff. der FFH-RL kommt es auf einen qualitativ ausreichenden rechtlichen Schutz an. Auf § 22 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 13 HENatG wird verwiesen. Freiwillige Maßnahmen, wie der Vertragsnaturschutz, die nur eine Anreizwirkung haben, können die Bestimmungen der Rechtsverordnung nicht ersetzen (vgl. EuGH, C-96/98 Tz. 22 „Poitou“).

Die ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft hat Einfluss auf die Erreichung der Schutzziele. Die Freistellung der ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft von den Verboten der VO widerspricht damit unmittelbar Art. 4 Abs. 1 VRL, denn die schutzwürdigen Vogelarten sind selten und schutzwürdig, weil die moderne Land- und Forstwirtschaft den Lebensansprüchen der Arten seit vielen Jahren zuwiderläuft. Dies gilt insbe-

sondere auch für den Mittelspecht, der auch in den hessischen Wirtschaftswäldern zwingend auf einen Mindestbestand an alten Eichen angewiesen ist, z. B.:

„Ursprünglich euthrophe oder mindestens mesothrophe Eichenwälder“ sowie „in den anthropogen mehr oder weniger stark veränderten Folgegesellschaften ähnlicher, von der Stieleiche Quercus robur beherrschter harter Au- oder Flusstal-Waldgesellschaften und in manchen strukturell ähnlichen Eichen-, Hainbuchen-, Eschen- und artenreichen Laubmischwäldern, sowie sie den hohen Ansprüchen an Standortgüte genügen und ein entsprechendes Bestandsbild (räumig und lückig stehendes, vorratsreiches hochstämmiges Altholz in Mittel- oder Hochwaldbewirtschaftung) bieten. Die im Vergleich zum Buntspecht sehr einseitige, enge Biotopbindung erklärt sich aus dem abweichenden Nahrungserwerb. Der Mittelspecht ist ganzjährig insectivor, seine wichtigste Nahrungserwerbstechnik ist das Stochern an eilig abgesuchten, borkenrissigen Stämmen und dicken Ästen. ... mit starker Bindung an Eiche; aber auch an anderen überwiegend rauborkigen Altstämmen ...“). Glutz von Blotzheim U.N. et al., 1980.

„Auch für Hessen gilt jedoch, dass die Bestandesdichte mit der Zunahme des Eichenanteils steigt“ (Heimer 1995).

Bedeutung haben Eichen ab einem Stammdurchmesser >36 cm (Pasinelli 1999). Wird ein Mindestbestand an Eichen dieser oder stärkerer Dimension unterschritten, kann der heutige Brutbestand nicht gesichert werden. Die forstliche Nutzung insbesondere der alter Eichen und die nachwachsenden Baumgenerationen müssen in der Rechtsverordnung so weit vorbestimmt werden, dass die Anzahl der Mittelspechte und der anderen geschützten Vogelarten auch bei Berücksichtigung von Bestandsschwankungen in den heutigen Beständen gesichert bleibt.

Die ordnungsgemäße Forstwirtschaft kann den Fortbestand der alten Eichen gefährden. Sie muss deshalb in die Normen der Rechtsverordnung einbezogen werden. In welche Richtung die Bewirtschaftung sich im VSG entwickelt, hängt ohne solche Bestimmungen nämlich von verschiedenen Einflussfaktoren und nicht zuletzt vom Holzmarkt ab, wie Belege aus den letzten Jahren zeigen

„Gefährdungsursachen: Lebensraumverlust durch (1) frühe Umtriebszeiten, Entnahme von Überhältern, Zerstörung oder Trockenfallen von Hartholzauen ... früher bedeutsamer: Umwandlung von Laub- und Mischwaldbeständen in Nadelwälder mit einer Reduktion des Eichenanteils, und von Mittel- und Hochwaldbetrieb“ (Bauer & Berthold 1997)

„Besonders der Einschlag großflächiger Alteichenbestände zwingt den Mittelspecht auf inselartige Restflächen zurück“ (Mildenberger 1984).

Es kann auch nicht unterstellt werden, dass der Alteichenanteil im VSG Mönchbruch dauerhaft in einem ausreichenden Umfang erhalten bleibt oder vor einem Übermaß an forstlicher Ernte zu Lasten des Mittelspecht gesichert wäre. Aktuelle Einschätzungen in den FFH-GDE für den „Mark- und Gundwald“ (Hilgendorf 2004, Dietz und Simon 2004) und die „Heidelandschaft“ (Goebel et al. 2002) verdeutlichen vielmehr, dass der Umfang der alten Eichen derzeit abnimmt. Für die Wälder im Bereich der Heidelandschaft vermerkt die GDE für die „Wald-LRT“, zu denen > 20 ha des LRT 9160 (Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald), > 6 ha des LRT 9190 (Alte Eichen auf Sandboden) und 1,37 ha zum prioritären LRT 91E0 (Erlen-Eschenwälder) gehören, „folgende Beeinträchtigungen und Störungen“:

„Entnahme ökologisch bedeutsamer Bäume (hier v.a. alte Eichen): zumindest eine potentielle Gefährdung angesichts der Vorgaben von Hessen-Forst“ (S. 22),

Zu den Amphibien und Holzkäfern wird ausgeführt:

„Im Forstamt Mörfelden-Walldorf stellt vor allem der Voranbau mit Douglasie in Stieleichenbeständen im Umfeld des Gebietes einen erheblichen, negativen Eingriff dar“ (S. 25),

„Wesentlich gravierender in negativem Sinne wirkt sich jedoch die zunehmende Nutzung der alten Laubholzbestände sowie der Umbau bzw. Unterbau mit fremdländischen Baumarten auf Lebensraumqualität und vorhandene Brutbäume in der gesamten Untermainebene aus. Im Forstamt Mörfelden-Walldorf beeinträchtigt

vor allem der Voranbau mit Douglasie im Umfeld des Untersuchungsgebietes den Lebensraum stark negativ. Gerade die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Gemeindewälder sind durch jüngere, großflächige Umwandlungen in Roteichen- und Douglasienforste geprägt“ (S. 25)

Für den Mark- und Gundwald stellt Hilgendorf (2004) fest

„Aktuelle Beeinträchtigungen ergeben sich aus der derzeitigen forstlichen Nutzung des FFH-Gebietes. Im Bereich der beiden Wochenstubenkolonien im Gebiet sind Beeinträchtigungen durch Holzerntemaßnahmen zu erkennen, die sich im wesentlichen auf ältere Eichenbestände konzentrieren. Durch die Umwandlung von Eichen- und Eichenmischwaldbeständen in Nadelholzforsten ... werden die Jagdgebiete der Art entwertet“ (S. 47, zur Bechsteinfledermaus)

und dass

„..... Lebensraum-Verschlechterungen an vielen Stellen zu befürchten oder absehbar sind. Dies bezieht sich nicht nur auf eventuelle Flächenverluste im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens, sondern auch auf zahlreiche Aspekte von Forstwirtschaft und Jagd. Zugleich sind mehrere Waldeigentümer betroffen, und zumindest einige der hier formulierten Ziele stehen mit Sicherheit im Gegensatz zu den teilweise erst kürzlich erstellten Forsteinrichtungswerken“ (S. 67)

Nach Dietz und Simon (2004) nimmt der Anteil der Wälder mit einem hohen Anteil alter Eichen im Mark- und Gundwald immer weiter ab.

Fasst man die Entwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte zusammen, dann wurden im VSG entsprechend der Marktlage in jährlich unterschiedlichem Umfang Alteichen entnommen. Je nach Gebietsteil, Eigentümer und forstlicher Zuständigkeit nahm die Zahl der alten Eichen dabei mehr oder weniger stark ab, ohne dass im gleichen Umfang neue Individuen in die obere Altersklasse nachwachsen konnten. In der Altersklasse

zwischen ca. 30 und 100 Jahren folgt ein Bestandstief, weil in früheren Jahren weniger Eichen nachgezogen wurden. Michalek et al. (2001) bestätigen zwar, dass Mittelspechtpopulationen im Wirtschaftswald erhalten werden können

„26 Eichen/ha (110 m³/ha) sichern im Schweitzer Mittelland eine Siedlungsdichte von 1,0 Paaren/Hektar. 155 Vorratsfestmeter je ha (vfm/ha) Eiche bilden für Buchen-Eichenmischbestände bei Wien die Voraussetzung für eine besetzte Bruthöhle je 10 Hektar, wenn der Eichendurchmesser im Mittel 43 cm erreicht.“

doch im VSG Mönchbruch können nur noch aktive Beschränkung, d.h. Ge- und Verbote hinsichtlich der zulässigen Einschlagsmengen gewährleisten, dass die Zielsetzung der VRL wirksam werden kann. Ausweislich der Karte „Hauptbaumarten – Altersstufen“ (ROV - Ordner 7) gibt es z. B. im „Mark- und Gundwald“ zwar eine hohe Mittelspechtdichte, jedoch nur wenige Abteilungen, die von Alteichen dominiert werden. Damit haben die verstreut in den Beständen stehenden Einzelbäume alter Eichen die Schlüsselstellung bei der Sicherung der Population. Ihre Nutzung muss verboten bzw. stark eingeschränkt werden. Wenn sie aus Altersgründen absterben oder aus Gründen der Verkehrssicherung gefällt werden müssen, müssen andere Bestände die Populationssicherung des Mittelspecht gewährleisten. Dies können nur die bereits heute vorhandenen Abteilungen mit mittelalten Eichen sein. Von diesen gibt es innerhalb des sichergestellten NSG aber nur <10-15 ha. Nachwachsende Einzeleichen existieren in den Waldabteilungen nahezu nicht. Die heutige Situation wird sich nicht fortsetzen. Für das NSG Mönchbruch ergibt sich der Konflikt, weil die Alteichen entgegen den Verbotsbestimmung in der NSG VO weiterhin genutzt werden. Voraussetzung für die von der VRL im 9. Erwägungsgrund formulierte Zielsetzung

„Schutz, Pflege und Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume ist für die Erhaltung aller Vogelarten unentbehrlich; für einige Vogelarten müssen besondere Maßnahmen zur Erhaltung ihres Lebensraumes getroffen werden, um Fortbestand und Fortpflanzung dieser Arten in ihrem Verbreitungsgebiet zu gewährleisten“

ist im VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ die Einbeziehung der Forstwirtschaft in die Normen der Rechtsverordnung.

Nach der bisher vorgesehenen Regelung entsteht gerade kein dauerhaftes Schutzregime, denn gegenüber den Eigentümern und Nutzungsberechtigten sollen keine Ge- und Verbote ausgesprochen, sondern alle naturschutzfachlichen Anforderungen sollen vielmehr durch Verträge geregelt werden. Es fehlt dann an einer nationalen Bestimmung, die an die Erklärung eines Gebietes zum besonderen Schutzgebiet automatisch die Anwendung eines Schutzstatus knüpft, wie er in Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie beschrieben wird (vgl. EuGH vom 27.02.03 C-415/01).

Die Zielsetzung, morgen oder in ferner Zukunft einen „Maßnahmenplan“ mit den notwendigen Maßnahmen aufzustellen, gewährleistet heute nicht die Ablösung vom faktischen Vogelschutzgebiet.

Bei der gewählten Vorgehensweise können die Anforderungen der VRL nur erfüllt sein, wenn und soweit entsprechende Verträge, die alle Naturschutzanforderungen beinhalten, auch tatsächlich bestehen. Bevor die Vertragslage nicht umfassend entstanden und wirksam ist, handelt es sich um ein faktisches VSG. Die Verträge können erst abgeschlossen werden, wenn der „Maßnahmenplan“ vorliegt. Kommen keine flächendeckenden Verträge zu Stande besteht das faktische VSG fort. Wird auch nur ein Vertrag, z. B. durch Zeitablauf gelöst, lebt das faktische VSG wieder auf. Damit entsteht durch die gewählte Vorgehensweise gerade kein dauerhaftes Schutzregime.

Dem kann auch nicht entgegen gehalten werden, dass die Verordnung die „*Ermächtigung zur Anordnung im Einzelfall*“ beinhalten soll. Entscheidend ist vielmehr, dass die verbindliche dauerhafte Norm nicht entsteht. Ohne der abschließenden Stellungnahme in dieser Frage vorgreifen zu wollen, die im Hinblick auf die Planfeststellung erst nach Erlass, der abschließenden Verordnung möglich sein wird, werden Bedenken dahingehend geäußert, dass der Weg in der Praxis nicht die Gewähr für die Sicherung der Schutzgüter, sondern eine „hervorragende“ Voraussetzung für ausdauernde Verhandlungen und Streitereien über die im Einzelfall gerechtfertigt und unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu treffende Anordnung bietet. Besonders langwierig dürften die Dis-

kussionen darüber ausfallen, ob ein Vertragsnehmer den Vertrag der Sache nach tatsächlich erfüllt hat. Konnte der Staat bis vor einigen Jahren noch darauf vertrauen, dass die tägliche Kontrolle und Bewirtschaftung der hier vorliegenden kommunalen Wälder durch seine Beamten und damit kein Fehlverhalten durch Dritte zu befürchten ist oder keine Handlungslücke auftritt, sondern allenfalls nachträgliche Diskussionen über „Anordnungen im Einzelfall“ erfolgen können, ermöglicht die Rechtslage nun die Beförderung durch private Unternehmen oder kommunale Bedienstete. Hinzu kommt, dass das Land Hessen die Forstämter zu „Hessen-Forst“, einen Eigenbetrieb nach § 26 LHO ausgegliedert hat, so dass der unmittelbare Zugriff der Naturschutzbehörde, insbesondere der Naturschutzbehörde nicht gegeben ist. Da im LSG die kommunale Untere Naturschutzbehörde zuständig wäre, bestünde überhaupt kein direkter Zugriff der Naturschutzbehörde mehr.

Die mit der Verordnung intendierte Absicht des Vertragsnaturschutzes ist auch nicht finanzierbar. Die Landesregierung hat zwar extra eine Stiftung zur Finanzierung von Maßnahmen des „Vertragsnaturschutzes im Wald“ mit den privaten und kommunalen Waldeigentümern gegründet. Sie hat diese Stiftung aber nicht mit genügend Stiftungskapital ausgestattet, damit die hessenweit notwendigen Vertragsabschlüsse aus diesen Mitteln finanziert werden können. Wenn trotzdem Rechtsverordnungen erlassen werden, die auf hoheitliche Ge- und Verbote verzichten, dann wird die Beibehaltung im Status des faktischen VSG bewusst und willentlich in Kauf genommen.

Die Landesregierung hat die Kommunen, die im VSG Mönchbruch Waldeigentümer sind, bereits vor über einem Jahr hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Bereitschaft befragt. Die grundsätzliche Bereitschaft der Kommunen zum Vertragsnaturschutz blieb aber ohne praktische Folgen.

Wenn die Landesregierung trotz der grundsätzlichen Bereitschaft der Kommunen zum „Vertragsnaturschutz im Wald“ die einheitliche Ausweisung des VSG als LSG einleitet, dann handelt sie im Widerspruch zum „Rahmenvertrag über den Vertragsnaturschutz im Wald“. Die durchaus gebotene Schutzgebietsausweisung führt in dieser Situation aber nicht zur Sicherung der Vogellebensräume vor Handlungen, die die Lebensräume der Vögel zerstören oder beeinträchtigen können, sondern zur rein förmlichen Ausweisung.

Wollte die Landesregierung das VSG tatsächlich entsprechend dem rechtlichen Auftrag schützen, müsste es in Kenntnis der unzureichenden Haushaltsmittel das Instrument des NSG wählen und die notwendigen Ge- und Verbote in die Verordnung aufnehmen.

Nach Meinung des Bundesumweltministeriums (Schreiben vom 07.08.03) lässt die Rechtsprechung des EuGH unter Bezug auf die Fälle „Poitou“ und „Seine“ zwar kumulative Regelungen zu, doch müssen diese alle Sektoren wie Jagd und Wasserwirtschaft erfassen. Es ist nicht erkennbar, dass der Ordnungsgeber diese Sektoren überhaupt regeln will. Dabei hat die Jagd unzweifelhaft Auswirkungen auf die Naturverjüngung des Waldes. Außerhalb des NSG Mönchbruch fehlt es auch an Bestimmungen hinsichtlich der Wasserwirtschaft, obwohl große Teile des Gebietes zur Trinkwassergewinnung genutzt werden und die Vorflut des Schwarzbaches die Bodenwasserverhältnisse, d. h. die Wachstumsbedingungen bestimmt.

Die Überlagerung identischer Flächen mit Rechtsverordnungen zum gleichen Gegenstand (Naturschutz, speziell Arten- und Biotopschutz) ist rechtswidrig. Eine Überlagerung verschiedenen Schutznormen ist nur möglich, wenn die Regelungsbereiche klar von einander getrennt sind, z. B. Naturdenkmal „Alter Einzelbaum“ im LSG mit dem Ziel „Landschaftsschutz, Erholung“. NSG und LSG sind jedoch beides Instrumente, *„für rechtsverbindlich festgesetzte Gebiet, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft erfolgt“* (Gesetzeswortlaut). Die Überlagerung beider VO führt zur Unverständlichkeit der Normen. Weder ist klar, was nun eigentlich gelten soll, noch lässt sich erkennen, welche Behörde zuständig ist.

Innerhalb des einstweilig sichergestellten LSG „Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ vom 25.03.04 (StAnz. 20/2004, S. 1546ff.) liegen das NSG „Der Niederwald von Groß Gerau“ vom 04.10.95 (StAnz. 45/1995, S. 3509ff.) und das NSG „Sauergrund, Schlangenloch“ vom 24.08.54 (StAnz. S. 881). Die VO dieser NSG wurden bei Erlass der o.g. SicherstellungsVO für das VSG nicht aufgehoben.

Der derzeit in der Anhörung befindliche Entwurf der LSG VO „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ wird das Problem verschärfen. Erhält er in der vorliegenden Form Rechtskraft wird auch die bestehende NSG VO „Mönchbruch von

Mörfelden und Rüsselsheim“ vom 03.02.95 (StAnz. 9/1995, S. 2853ff.; Änd.VO vom 11.04.96, StAnz. 18/1996, 1466ff.) vom neuen LSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ überlagert.

Die westliche Schutzgebietsgrenze des Mark- und Gundwald liegt auf dem Waldrand. Nach § 1 Abs. 5 LSGVO vom 18.08.04 liegen damit exakt die schützenswerten Waldrandflächen, in denen auch die schützenswerten Waldrandbewohner wie der Neuntöter vorkommen, nicht mehr im Schutzgebiet. Die Situation soll offenbar fortgeschrieben werden.

1.4 Schutzgegenstände sind weiterhin unklar

Es ist weiterhin unklar, welche Vogelarten und Lebensräume unter den Schutz der VRL fallen.

Die Vorhabensträgerin kann trotz der umfangreichen Abstimmungen mit der Anhebungsbehörde hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Kohärenzmaßnahmen nicht mitteilen, welche Vogelarten mit dem VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ geschützt werden sollen. Sie bezieht sich bei ihrer Darstellung deshalb auf den SDB vom Juni 2004. Da in den Erhaltungszielen vom 05.02.04 aber vier weitere Vogelarten aufgeführt sind (Graureiher, Weißstorch, Wachtelkönig und Wiesenweihe) erstreckt sie ihre Prüfung auch auf diese Arten (CG2, Teil 7, S. 15, Tab. 1-3). Zwischen der Legende und dem Kopf der „Tab. 1-3“ ergibt sich ein weiterer Widerspruch, denn dort wird von einem SDB Juli 2004, nicht Juni 2004 gesprochen. Uns liegt nur der SDB vom Juni 2004 vor.

Es wird die Übersendung des SDB Juli 2004 beantragt.

Die Sachverhaltsermittlung ist unvollständig. Die Vorhabensträgerin verzichtet für das Teilgebiet des sichergestellten LSG „Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ ausdrücklich auf Angaben zu den Arten, ihrer Häufigkeit und ihren Lebensstätten. Auch eine Darstellung in der Karte fehlt. Sie hat in diesem Gebiet „wegen der großen Entfer-

nung von ca. 6,5 km zum nächstgelegenen Eingriffsbereich“ ausdrücklich auch keine Bestandserfassungen vorgenommen (CG2, Teil 7, S. 11). Diese Vorgehensweise steht im Widerspruch zu den Anforderungen an eine Verträglichkeitsprüfung. Beschränkungen auf Teilgebiete kennen weder die VRL noch Art. 6 Abs. 3 FFH-RL. Maßgeblich ist nicht die Entfernung vom Eingriffsort, sondern unabhängig von jeder Entfernung einzig die mögliche Auswirkung auf die Schutzgüter.

Die Begründung ist im Übrigen objektiv falsch. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes war Ergebnis eines Rechtsstreits zwischen dem BUND und dem Land Hessen. Die Vorhabensträgerin hatte es versäumt, die Notwendigkeit ihrer Bestandsaufnahmen innerhalb des NSG Mönchbruch ausreichend zu begründen, so dass die ONB ihre zunächst erteilte Befreiung einschränkte.

Die VRL stellt ausdrücklich auf den Schutz der Vögel und den Schutz der Lebensstätten ab. Letztere sind von der Vorhabensträgerin nicht räumlich präzisiert worden. Die Punktdarstellungen zu den Vogelarten erwecken den Eindruck, als würde ein Vogel nur an diesem Punkt leben. Nach welchen Kriterien die Punkteintragungen erfolgten bleibt unklar. Ebenso fehlen Angaben zu den tatsächlich genutzten Räumen und Einzelrevieren.

Der SDB Juni 2004 enthält 36 Vogelarten. Die Vorhabensträgerin betrachtet aber 42 Vogelarten (CG2, Teil 7, S. 15, Tab. 1-3), nämlich zusätzlich zu den o.g. Arten noch Kleinspecht und Grünspecht. Die geltende Verordnungslage weicht von dieser Situation stark ab. In Manchen VO werden keine Vogelarten genannt (z.B. NSG Mönchbruch), in anderen sind gegen unseren Hinweis im Ausweisungsverfahren ausdrücklich nur Arten des Anhangs 1 VRL geschützt worden (LSG Mark- und Gundwald).

Der Bestand und das Vorkommen der schutzwürdigen Vogelarten ist weiterhin unklar. Für keine einzige Vogelart kann auf flächendeckende Bestandserhebungen im VSG zurückgegriffen werden. Die Möglichkeit zu mehrjährigen Bestandsaufnahmen, deren bedarf die Vorhabensträgerin im Zusammenhang mit den Betretungsrechten durchaus erkannt hat, hat sie hier, wo die Sachlage es erfordert nicht genutzt. Auch die Abfrage der

VSW bei den Naturschutzverbänden im Vorfeld der „Erstellung des Fachkonzeptes“ zur Identifikation der VSG lässt die Vorhabensträgerin unbeachtet.

Weitgehend unklar sind offenbar der Bestand und das Vorkommen des Gartenrotschwanzes geblieben. Ohne exakte Bestandsaufnahmen lassen sich mögliche Beeinträchtigungen nicht ermitteln. Senckenberg (2004) schätzte den Bestand im Mark- und Gundwald auf 4 BP. Die Vogelschutzwarte (Mail vom 05.02.04) schätzte hier einen Bestand vom 3-5 BP und „mind. 20 BP“ im gesamten VSG. Im Fachkonzept werden nur noch „10-15 BP“ genannt, obwohl keine neuen Erhebungen stattfanden. Hilgendorf (2004) konnte mind. 2 BP zwischen dem Flughafenzaun und der Schutzgebietsgrenze im Mark- und Gundwald nachweisen (Präsentation in Mörfelden-Walldorf). Die Art ist auch im neuen LSGVO-Entwurf als schutzwürdig aufgeführt. Für 20 BP (Mail der Vogelschutzwarte vom 05.02.04) errechnet sich eine Dichte von 0,046 BP/10 ha, für 12,5 BP (Fachkonzept) eine Dichte von 0,031 BP/10 ha für das bis an den Flughafen reichende VSG.

Der Bestand und das Vorkommen zahlreicher schutzwürdiger Vogelarten sind mindestens so unklar wie beim Gartenrotschwanz geblieben. Beispielhaft seien Pirol, Hohltaube, Baumpieper, Neuntöter oder Wendehals genannt. Die von der Vorhabensträgerin ermittelten Spannbreiten dokumentieren die Unschärfe der Feststellungen. Die Schätzungen der Vogelschutzwarte repräsentieren nicht etwa Bestandsschwankungen, sondern den ungenauen Kenntnisstand. Wie unsicher die Bestandsschätzungen sind, zeigt ein Vergleich der Angaben im SDB Juni 2004 mit den Angaben im Fachkonzept (Stand 20.09.04). Für den Schwarzspecht schätzte die Vogelschutzwarte am 05.02.04 einen Bestand von 23-27 BP. Der höhere Wert ging in den SDB ein. Im Fachkonzept wird der Bestand dann – ohne neue Bestandsaufnahmen – nur noch auf 20 BP geschätzt. Ähnlich verhält es sich beim Neuntöter. Die Schätzung vom 05.02.04 (45-75 BP) wurde im Fachkonzept auf 30-50 BP abgesenkt.

1.5 Entwicklungsziele müssen überarbeitet werden

Die von der Vorhabensträgerin wiedergegebenen Erhaltungsziele des RP Darmstadt vom 05.02.04 (CG2, Teil 7, S.14ff.) bedürfen der Überarbeitung, denn wichtige Arten sind nicht berücksichtigt.

Die Erhaltungsziele sind auch in der Sache überarbeitungsbedürftig. Vor allem muss von Anfang an die Kompatibilität mit den Erhaltungszielen des einliegenden FFH-Gebietes bedacht werden.

Für die TOP-5-Arten Wiedehopf und Drosselrohrsänger fehlen bisher Erhaltungsziele. Wegen der abschließenden Formulierung kann der Drosselrohrsänger nicht unter das Erhaltungsziel „Erhaltung und Offenhaltung der zahlreichen Tümpel und Gräben“ subsumiert werden.

In den Schutzzielen werden verschiedene unbestimmten Rechtsbegriffe wie „annähernd gleichbleibender Eichenholzanteil“, „ausreichendem Totholzanteil“, „ausreichenden Netzes von Horst- und Höhlenbäumen“, „großflächig extensiv genutzten Wiesenflächen“, „weiten Wiesenflächen“ oder „ausreichender Alt- und Totholzanteil“ verwandt. Die jeweiligen Zusätze „annähernd“, „großflächig“, „weiten“, „ausreichender“ schwächen die Zielsetzung der Erhaltung des status quo der Habitatqualität und damit der Vogelbestände ab. Sie stehen damit in unmittelbarem Konflikt zur VRL und sind zu streichen. Aufzeichnungen über die heutigen Mengen an Alt- und Totholz gibt es nicht. In der Praxis führen sie dazu, dass niemand mehr weiß, was genau geschützt ist und wo die „erhebliche Beeinträchtigung“ beginnen wird. Warum werden nicht exakte Altersangaben für die Baumarten genannt, z. B. Buche >100 Jahre und Eiche >140 Jahre?

Der Schutz des Mittelspechts erfordert im Wirtschaftswald den Schutz der alten, stärkeren Eichen > 36 cm. Die Zielsetzung des „annähernd gleichen Eichenholzanteils“ geht fehl. Sie kann sich sowohl auf die mit Eichen bestockte Fläche einschließlich der Jung-eichen wie auf den Eichenvorrat beziehen. Die entscheidende Komponente, der Schutz der alten Eichen, wird nicht formuliert. Daran ändert auch der Hinweis auf das „ausreichende Totholz“ nichts.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum der „ausreichende Alt- und Totholzanteil“ nur in den „Mischbeständen aus Kiefer, Buche und Eiche“ geschützt werden soll. Insbesondere besteht kein Grund für den ausdrücklichen Schutz der Kiefer.

Der Schutz der Höhlenbäume und Horste wird bereits gesetzlich durch § 6a IV HENatG, Art. 5 VRL i.V.m. § 42ff. BNatSchG garantiert. Die Zielsetzung führt im Ergebnis zur rechtswidrigen Einschränkung des Schutzes.

1.6 Mögliche Beeinträchtigungspfade nicht erkannt

Maßgebliche negative Auswirkungen der Forstwirtschaft werden mehrfach problematisiert. Es wird aber keine Konsequenz daraus gezogen. Auch wenn die forstliche Nutzung nicht von der Vorhabensträgerin zu verantworten ist, muss sie sie im Rahmen der Summationsprüfung entweder als Vorbelastung oder als andere Maßnahmen würdigen. Der methodische Mangel ist bei der Überarbeitung zu beseitigen. Der BUND ist erneut zu beteiligen, wenn die Überarbeitung vorliegt.

Die wasserwirtschaftlichen Konsequenzen des Vorhabens sind noch unklar. Die Bedeutung des Wasserhaushaltes für die Habitatqualität vieler Arten liegt auf der Hand. Auf unsere Ausführungen zur FFH-VP für das FFH-Gebiet Mönchbruch wird verwiesen. Bei der Betrachtung der Problematik des Vogelschutzgebietes sind die Auswirkungen südlich der B486 einzubeziehen. Dies betrifft auch mögliche Wechselwirkungen mit einer erhöhten Grundwasserförderung durch das Wasserwerk.

Neben den Wiesengesellschaften sind die nährstoffarmen Heiden und Magerrasen sowie die Waldökosysteme die entscheidenden Lebensräume der geschützten Vogelwelt. Die Problematik der Schadstoff-Immissionen (Stickstoff) ist noch unzureichend aufgearbeitet. Auf unsere generellen Ausführungen und die Stellungnahme zu den FFH-VP Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald wird verwiesen.

1.7 Erhebliche Beeinträchtigung aus Lärm-Immissionen völlig verkannt

Erhebliche Beeinträchtigungen i.S.v. Art. 4 Abs. 4 VRL bzw. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL durch die Zunahme der Lärm-Immissionen im VSG „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ können nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt voraussichtlich auch für schutzwürdige Spechtarten. Die Vorhabensträgerin hat die Problematik nicht durchdrungen. Ihre gutachterliche Einschätzung, dass der Stand von Wissenschaft und Forschung zur Wirkung von Lärm-Immissionen für die Vögel am und im Umfeld des Frankfurter Flughafens nicht gelte, muss zurückgewiesen werden. Ihre fachlichen und rechtlichen Folgerungen sind falsch. Aus der Beschreibung eines Zustandes kann nicht auf eine Entwicklung geschlossen werden. Die Vorhabensträgerin formuliert keine Wirkungszusammenhänge. Die in der Fachwelt anerkannten Zusammenhänge sind ihr wohl auch nur ausschnittsweise bekannt. Der zwingend notwendigen fachlichen Prüfung weicht sie durch unhaltbare, eigenwillige Thesen von der geringeren Empfindlichkeit durch Gewöhnung aus. Die Planfeststellungsbehörde ist der Argumentation der Vorhabensträgerin bei der Zulassung der A380-Werft prinzipiell gefolgt, ohne sich mit den von uns angeführten Einwänden überhaupt auseinander gesetzt zu haben. Die Anhörungsbehörde wird gebeten, sich der Problematik dennoch ohne vorgefasste Meinung zu widmen.

1.7.1 Rechtliche Anforderungen der Verträglichkeitsprüfung verkannt

Rechtlich relevant ist die Frage, ob die Vögel eine Möglichkeit besitzen, mit den Kommunikationsstörungen in der Weise zu leben, dass von ihnen keine Beeinträchtigungen ausgehen. Im Kontext der VRL ist dabei von Bedeutung, ob die Kommunikationsstörung zu einer Verschlechterung der Habitatqualität führt. Indikator für die Habitatqualität ist nicht allein das Auftreten einer Vogelart. Es kommt vielmehr darauf an, ob sich in den beschallten Habitaten identische Verhaltensreaktionen und Populationsparameter zeigen lassen.

Die Vorhabensträgerin hat die notwendigen Untersuchungen nicht durchgeführt und verwirft aus quasi höherer Einsicht auch den anerkannten Stand von Wissenschaft und Forschung zur Wirkung von Lärm-Immissionen auf Vögel. Sie hat aus der Anwesenheit unmittelbar auf die fehlende Beeinträchtigung geschlossen. In Optimal-Habitaten ist die

Siedlungsdichte immer höher als in weniger guten. Daraus kann aber nicht gefolgert werden, dass Störfaktoren wie der Lärm keine Auswirkungen hätten. Die Frage, ob die Siedlungsdichte der einzelnen Arten ohne Beschallung höher wäre als im verlärmten Ist-Zustand im Flughafenumfeld, hat sie sich nicht gestellt. Konsequenz der Argumentation der Vorhabensträgerin wäre, dass man den Lärm unendlich steigern könne, ohne dass dies negative Folgen für die Vogelwelt hätte. Auch ein Laie kann sofort erkennen, dass es so nicht sein kann.

Die Vorhabensträgerin hat einen in der Literatur bereits angeführten Standardfehler wiederholt. Ihre ausschließliche Konzentration auf die heutige Situation ermöglicht keine Aussage darüber, wie sich die Verhältnisse über die Jahre hinweg entwickelt haben.

„... und viele Untersuchungen beschäftigen sich nur mit einer Situation, in der Störreize schon länger existieren. Sind dann nur noch unempfindliche Tiere zu beobachten, wird dies gern mit Gewöhnung verwechselt“ (Kempf & Hüppop 1998, S. 24 linke Spalte unten)

Am Mittelspecht kann beispielhaft verdeutlicht werden, dass die Vorgehensweise unzulässig ist. Bei kleinräumigen Betrachtungen werden bekanntlich sehr viel höhere Siedlungsdichten gefunden als bei großflächigen Untersuchungen. Die Auswahl des TOP-1-Gebietes beruht auf einer großflächigen Betrachtung. Innerhalb des Gebietes ergeben sich sehr starke Unterschiede der Besiedlungsdichte. Das Vorliegen des TOP-1-Gebietes ist also kein Argument, mit dem eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann.

Gänzlich abwegig ist die These, dass Straßenlärm - im Unterschied zum Rest der Welt - im Umfeld des Frankfurter Flughafens keine Bedeutung habe, weil im Nahbereich der BAB 3 im Kelsterbacher Wald (noch) Mittelspechte und andere seltene Arten angetroffen werden können. Bereits die einschlägige, im übrigen auch von der Vorhabensträgerin zitierte Literatur behauptet nicht, dass Lärm zu „schwarz-weiß Konsequenzen“ führe. Es ist für Straßenlärm vielmehr gezeigt worden, dass die Beeinträchtigung sich z. T. erst in Jahren mit Populationstiefständen durch fehlende Anwesenheit balzender Männchen zeigt (Reijnen & Foppen 1995). Diese Autoren zeigten auch weitere nachteilige Effekte

hinsichtlich der Verpaarung und des Abdrängens unerfahrener Männchen in die sträßennahen, lauten Waldbereiche. Aus diesen Untersuchungen folgert auch, dass durch einjährige Siedlungsdichte-Untersuchungen keine abschließenden Aussagen formuliert werden können. Die niedrigeren Bestände zeigten sich bei einigen Arten vor allem in den Jahren, in denen die Art einen Populationsabschwung durchlief und insgesamt niedrigere Bestände hatte.

Die Vorhabensträgerin hat aus der Vorbelastung den unzulässigen Schluss einer grundsätzlichen Unempfindlichkeit gezogen. Die sehr viel wahrscheinlichere Möglichkeit, dass es eine Belastungsintensität gibt, die von den Vögeln nicht mehr ertragen werden kann, hat sie nicht einmal diskutiert. Daraus resultiert eine Fehlbewertung der Vorbelastung. Vorbelastungen verringern den Spielraum für Zusatzbelastungen. Jeder andere Schluss verstößt gegen die Logik und das Vorsorgeprinzip.

1.7.2 Zum Stand von Wissenschaft und Forschung

Beeinträchtigungen und Störungen durch Lärm können verschieden auf die Vogelwelt einwirken:

- a) Sehr laute Pegel können das Gehör schädigen.
- b) Vor allem überraschende, sehr laute Geräusche führen zu Schreckreaktionen.
- c) Hohe Geräuschpegel führen zu verschiedenen Kommunikationsstörungen.

Die Vögel reagieren auf die unterschiedlichen Beeinträchtigungspfade und –intensitäten auf ganz verschiedene Weise. Typische Reaktionen sind z.B.

- a) Meidung eines Gebietes
- b) verringerte Aufenthaltsdauer
- c) geringere Siedlungsdichte
- d) geringere Verpaarungs- und geringere Nachwuchsraten
- e) höherer Energieverbrauch
- f) Änderungen der Aktivitätsmuster

Die Vorhabensträgerin hat die Begriffe „Gewöhnung“ und „geringere Empfindlichkeit“ auf die Kommunikationsstörung angewendet (CG2, Teil 7, S. 71) und damit falsch benutzt.

Die Begriffe „Gewöhnung“ und „Empfindlichkeit“ lassen sich per definitionem nur mit Geräuschen in Verbindung bringen, die Schreckreaktionen auslösen. Wenn der einzelne Vogel die Erfahrung macht, dass mit dem überraschenden Geräusch keine bedrohliche Situation verbunden werden muss, sinkt seine Empfindlichkeit und er kann sich an die Lärm-Ereignisse gewöhnen. Unter welchen Bedingungen eine Gewöhnung eintritt, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Jede Art reagiert anders und je nach Lebenssituation reagiert auch der einzelne Vogel unterschiedlich (z. B. Aufenthalt in Nestnähe oder im winterlichen Trupp).

Schreckreaktionen sind von Kommunikationsstörungen grundsätzlich zu unterscheiden. Dies hat die Vorhabensträgerin nicht erkannt. Wenn die Vögel sich nicht oder nur schlecht hören, dann wird ihre inter- und intraspezifische Kommunikation gestört. Da Vögel in sehr hohem Maße akustisch kommunizieren und die akustische Kommunikation in den geringen Sichtfeldern der Waldlebensräume eine hohe Bedeutung hat, ist die vielfach bestätigte Minderung der Habitatqualität durch Lärm eigentlich nicht verwunderlich. Eine Gewöhnung an Kommunikationsstörungen ist nicht möglich.

„Langanhaltende Geräusche können die Wahrnehmungsfähigkeit von Tieren durch Überdeckung der natürlichen Geräusche (Maskierung) beeinträchtigen. Eine Anpassung ist nicht möglich, da die Filtermöglichkeiten des Gehörapparats nur in geringem Umfang plastisch sind.“ (Rasmus et al. 2003, S. 134, letzter Absatz)

Kommunikationsstörungen beruhen auf der „Maskierung“ von akustischen Signalen oder Signalteilen durch Geräusche. Die Vorhabensträgerin verkürzt die Problematik der Lautstärke. Sie meint, dass ein Vogel, der laut singe oder rufe, durch Lärm weniger beeinträchtigt werde als ein leise singender Vogel. Diese Annahme ist im Prinzip falsch. Maßgeblich ist zunächst, ob die Vogelstimme und das Störgeräusch im selben Frequenzbereich auftreten. In diesem Fall tritt die Maskierung auf. Die Folge der Maskierung ist die Kommunikationsbehinderung, d. h. die Vögel hören sich schlechter. Die Lautstärke mit der ein Signal ausgesendet wird, hat sich im Laufe der Evolution herausgebildet. Ein lautes Trommeln muss weit gehört werden. Ein leises Wispern muss nur im Nahbereich gehört werden. Wird das Signal auf halber Strecke maskiert, resultiert daraus eine Kommunikationsstörung. Maßgeblich sind die akustischen Funktionskreise der einzel-

nen Arten und nicht der subjektive Eindruck über laut und leise den der Mensch wahrnimmt.

Die Vermutung, dass Geräusche zur Maskierung von Vogelstimmen führen, wurde zwischenzeitlich bewiesen.

„Die dominante Frequenz eines Gesanges korrelierte dabei signifikant mit der Bestandsabnahme zur Autobahn hin, was andeutet, dass Vögel mit Gesangsfrequenzen, die weit über den Frequenzen von Verkehrsgeräuschen liegen, weniger lärmempfindlich sind. Diesen Ergebnissen zufolge ist die akustische Überdeckung von Vogelgesang in den Frequenzbereichen von Straßenlärm einer der Mechanismen, durch welche Singvogeldichten entlang von Straßen negativ beeinträchtigt werden“(Rheindt 2003).

An Nachtigall-Männchen konnte in Berlin gezeigt werden, dass sie ihre Gesangslautstärke erhöhen, um den aktuellen (Verkehrs-) Lärm zu kompensieren. Die lautereren Gesänge machen eine Erhöhung des Stoffwechselumsatzes erforderlich. Der notwendige Nahrungsbedarf steigt. Es liegt auf der Hand, dass eine solche Wirkung, die noch deutlich unter der Meidung der Habitate angesiedelt ist, als deutliche Verschlechterung der Habitatqualität interpretiert werden muss. Denn wenn die Revierbesitzer zur Brutzeit einen höheren Nahrungsbedarf haben, fehlt ihnen im Extremfall die Zeit zur Revierverteidigung oder gar zur Futtersuche für die Jungvögel.

„Thus suggests that in songbirds the level of environmental noise in a territory will contribute to its quality and thus considerably affect the behavioural ecology of singing males.“ (Brumm 2004; Daraus folgt, dass das Niveau des Umweltlärms in einem Singvogel-Revier seine Qualität beeinflusst und so beachtliche verhaltensökologische Wirkungen der singenden Männchen auslöst).

Nach dem bisherigen Kenntnisstand sind die Beeinträchtigungen der Vogelwelt durch Straßen-Lärm also gut charakterisierbar. Nach Reck et al. (2001) ergibt sich für Straßenverkehr *„bis genauere Analysen vorliegen“* folgender genereller Zusammenhang:

Immissionsgebiet (Dauerschallpegel) dB(A)	Eckwert: Minderung der Lebensraumeignung/ -verlust
> 90	100 %
90 – 70	85 % (ca. 70 – 100 %)
59 – 70 -	55 % (ca. 40 – 70 %)
59 – 54	40 % (ca. 30 – 50 %)
54 – 47	25 % (ca. 10 – 40 %)

Tab. 6: Lärmauswirkungen auf Vogellebensräume

Es ist fachlich unstrittig, dass Straßen-Lärm nachteilig auf die Vogelwelt einwirkt. Je höher der Dauerschallpegel durch den KFZ-Verkehr wird, desto schlechter werden die Bedingungen für die Vögel. Nach der Einschätzung von Reck et al. (2001) bedeuten Dauerschallpegel zwischen 47 und 54 dB(A) eine Minderung der Lebensraumeignung um 25% (ca. 10-40%), zwischen 54-59% dB(A) sinkt sie bereits um 40% (ca. 30-50%). Der Schwellenwert der „erheblichen Beeinträchtigung“ wird mit 47 dB(A) überschritten (Reck et al. 2001, Lamprecht, H. et al. 2004).

In dieser Zone sinkt der Brutbestand rechnerisch um 25% bzw. jedes vierte Brutpaar bleibt lärmbedingt ohne Bruterfolg. Bei Dauerschallpegeln >54 dB(A) sinkt der Brutbestand gegenüber der ungestörten Situation bereits um 40% bzw. von 2 von 5 Brutpaaren bleiben lärmbedingt ohne Bruterfolg. Zum Verständnis der Lärmwirkung auf Vögel sind die zwischenzeitlich publizierten Arbeiten zum Mechanismus der Lärmbeeinträchtigung und zur physiologischen Reaktion des Einzelvogels von Bedeutung. Der Schwellenwert beruht auf einer Analyse der physiologischen und akustischen Zusammenhänge (Klump 2001). Das BMVBW hat in Anerkennung der Zusammenhänge ebenfalls einen Schwellenwert festgelegt, ab wann es erhebliche Beeinträchtigungen der Vogelwelt durch Straßenlärm anerkennt.

Für Sperlingsvögel und Säugetiere konnte ein Zusammenhang zwischen der Körpermasse (Sperlingsvögel) bzw. der Körperlänge (Säugetiere) und den von ihnen dominant verwendeten Frequenzen gezeigt werden. Je leichter ein Vogel und je kleiner ein Säugetier war, desto höher liegt die dominante Frequenz (Wallschläger & Nikolskij 1985). Von Spechten wird man in Folge ihrer Körpergröße Äußerungen im unteren Frequenzbereich erwarten. Da Flugzeugturbinen ebenfalls in hohem Maße niedrige Frequenzen

emittieren dürften, müssen erhebliche Beeinträchtigungen gerade für die Spechtarten unterstellt werden. Rheindt (2003) fand eine Abnahme der Siedlungsdichte des Buntspechts um 76 % zwischen seinem straßennahen, lauten Transekt und seinem straßenfernen, leisen Transekt. Reijnen et al. (1995) fanden signifikant niedrigere Siedlungsdichten für Buntspecht und Kleinspecht in Straßennähe.

Jede Verringerung der Schallausbreitung von Vogelsignalen im Raum ist als nachteilige Veränderung der Habitatqualität zu werten. Dem bisher Gesagten kann auch nicht durchschlagend entgegen gehalten werden, dass bei einigen Vogelarten keine geringeren Siedlungsdichten an Straßen nachgewiesen werden konnten. Denn eine abweichende Sachverhaltsfeststellung genügt nie, um einen Wirkungsmechanismus zu widerlegen. Sie führt vielmehr zu der Frage, warum die Wirkungskette erst bei höheren Schallpegeln zu Konsequenzen führt. Speziell am Frankfurter Flughafen wurde eine hohe Feldlerchen-Dichte festgestellt. Feldlerchen verfügen neben dem Gesang über auffällige optische Signale bei der Revieranzeige. Außerdem singen sie in einem weiten Frequenzbereich und ihr Gesang enthält viele Wiederholungen. Durch Wind bedingte Lautstärkeschwankungen, an die dieser im ursprüngliche Steppenbewohner angepasst sein musste, gleicht er so tendenziell aus (Wallschläger & Nikolskij 1985). Gehörschäden (akustisches Trauma) treten bei Vögeln je nach Art bei längerer Einwirkung ab >80-120 dB auf. Die Schäden können aber viel schneller regeneriert werden.

Bei der Beurteilung der beeinträchtigenden Wirkung von Lärmquellen kommt es neben der Lautstärke vor allem auf die zeitliche Lärmverteilung und die emittierten Frequenzen an. Zwingend notwendig sind räumlich oder zeitlich vergleichende Betrachtungen, bei gleichen Randbedingungen. Aus den Wirkungen des Straßenlärms können Analogieschlüsse gezogen werden.

Im Unterschied zum KFZ-Verkehr entsteht durch den Flugverkehr ein anderes Lärm-muster und die abgestrahlten Frequenzen sind sicherlich ebenfalls verschieden. Im Planfeststellungsverfahren zur A380-Werft wurde von der ONB deshalb zu Gunsten der Vorhabensträgerin unterstellt, dass derzeit noch eine ausreichende Kommunikation der Vögel in den „Ruhephasen“ zwischen den Fluglärmereignissen erfolgen kann. Doch auch für diese Annahme fehlt es an Belegen. Richtig ist aber der grundsätzliche Zu-

sammenhang: Je geringer der Anteil der Ruhephasen wird desto stärker sind die Beeinträchtigung. Dabei muss das vom Fluggerät abgestrahlte Frequenzspektrum und seine Reichweite betrachtet werden. Je mehr sich die abgestrahlten Frequenzen des Fluglärms mit den akustischen Kommunikations-Signalen der einzelnen Vogelarten überlagern und je dichter die Flugereignisse aufeinander folgen, desto stärker werden die Beeinträchtigungen für die Vogelwelt ausfallen.

1.7.3 Verträglichkeitsprüfung muss überarbeitet und neu vorgelegt werden

Da die Vorhabensträgerin dem fachlichen Problem gänzlich ausgewichen ist, muss eine erhebliche Beeinträchtigung unterstellt werden. Nur eine Überarbeitung der Verträglichkeitsprüfung kann zu einer anderen rechtlichen Wertung führen. Werden die fehlenden Untersuchungen nachgeholt, müssen die verschiedenen Arten und ihre Kommunikationstechniken analysiert werden. Der Schwerpunkt der Analyse muss sich auf Waldvögel beziehen, denn Vögel des Offenlandes können beeinträchtigte akustische Kommunikation möglicherweise eher durch optische Signalketten ausgleichen. Wegen der sehr unterschiedlichen Lautäußerungen der Spechte - Rufe und Trommeln der einzelnen Arten weichen stark von einander ab, Mittelspecht und Grünspecht trommeln nahezu überhaupt nicht - und den ebenfalls unterschiedlichen Funktionen der einzelnen Lautäußerung im Sozialkontakt, können keine pauschalen Abschätzungen vorgenommen werden.

Die Pläne in G10.1 (Bild 1-3) lassen keine exakte Übertragung in den Plan G2.VII zu. Auch hier sind bessere Karten erforderlich.

1.7.4 Unklare und widersprüchliche Darlegungen der Vorhabensträgerin

Es muss festgehalten werden, dass es im Umfeld des Flughafens keine großflächig einheitliche Lärm-Situation gibt. Die Vorhabensträgerin hat keine Belege dafür vorgelegt, dass die heutige differenzierte Situation für die Vogelwelt ohne Folgen geblieben ist und bleiben wird. Die Vorhabensträgerin differenziert selbst in die 24-Stunden-Dauerschallbelastung und die Maximalpegel-Häufigkeitsstatistiken. Welchen Sinn macht diese Unterscheidung aus ihrer Sicht für die einzelnen Arten bzw. Artengruppen?

Die Vorhabensträgerin muss erläutern, welche Vogelpopulationen sich nach ihrer Auffassung an welchen Lärm gewöhnt haben und nun nicht mehr so empfindlich gegen weitere Steigerungen der Lärmereignisse und Dauerschallpegel sind. Notwendig ist eine funktionelle Abgrenzung und ihre räumliche Darstellung. Die Vorhabensträgerin wird ja nicht behaupten wollen, dass sich ihre „Gewöhnungs-These“ auf alle Vogelbestände unter den Flugrouten im Rhein-Main-Gebiet bezieht.

Die Entwicklung des „Straßen- und „Hubschrauberlärm“ sowie des „Boden- und Werftlärms“ sind nachzureichen (vgl. CG2, Teil 7, S.75, vorletzter Absatz, S. 76 Absatz 2). Die Okrifteler Straße rückt unmittelbar an das VSG. Der Verkehr nimmt zu. Die Nachträge müssen auch ausführen welcher Baulärm wo zu erwarten ist (CG2, Teil 7, S.76 letzter Absatz). Plan G10.2-4 bildet weder die dB(A) Iso-Linie 47dB(A) noch 50 dB(A) ab. Eine Überarbeitung ist notwendig.

Die Vorhabensträgerin präsentiert zur Untermauerung ihrer These von der „Unempfindlichkeit durch Gewöhnung“ für die Teilbereiche „Mark- und Gundwald“ und „Heidelandschaft“ des VSG jeweils 24-Stunden-Dauerschallpegel (ohne besondere Gewichtung der Nacht) und Maximalpegel-Häufigkeitsstatistiken. Die Darstellungen erfolgen für die Ist-Situation, den Prognosenullfall und den Planungsfall an sechs bzw. drei Lärm-Berechnungspunkten. Außerdem werden Feldmessungen präsentiert, die an fünf Messpunkten im Mark- und Gundwald sowie einem Punkt im Kelsterbacher Wald erfolgten. Die Darstellungen werfen viele Fragen auf. Sie sind nicht geeignet die These der Vorhabensträgerin zu stützen. Vor allem muss die Vorhabensträgerin erläutern, warum sie diese Parameter überhaupt betrachtet.

Die Vorhabensträgerin schreibt mehrfach, dass sie für 16 Punkte Lärmberechnungen habe durchführen lassen. In den Unterlagen findet man jedoch nur die Punkte V01 bis V09. Die Berechnungen für die fehlenden Punkte sind nachzureichen.

Die Vorhabensträgerin hat die Lärm-Immissionen nur für den Planungshorizont 2015 bestimmen lassen. Dies ist für eine Verträglichkeitsprüfung nur ausreichend, wenn die Lärm-Immissionen auf die hierbei auftretenden Beeinträchtigung begrenzt wird. Da die Ausformulierung einer solche Limitierung z.Z. kaum vorstellbar ist, muss die Lärm-

Immission an der technischen Kapazität ausgerichtet werden. Sollte das Vorhaben zugelassen werden, ist außerdem ein permanentes Vogel-Monitoring unverzichtbar, damit die bei steigender Flugbewegungszahl wachsende Beeinträchtigung durch Lärm erkannt und unterhalb einer zu bestimmenden Schadensschwelle gehalten werden kann.

Die präsentierten Berechnungen der Lärmpunkte V01 bis V09 sind widersprüchlich und müssen auf ihre Richtigkeit geprüft werden. Die Entwicklung der Maximalpegel-Überschreitungen und der Dauerschallpegel passen nicht zu einander:

Lärmpunkt	Ist		Nullfall		Planungsfall	
	>65 dB(A)	Dauerschall	>65 dB(A)	Dauerschall	>65 dB(A)	Dauerschall
V04	146.616	63,6	174.744	63,9	147.566	62,9
V07	192.218	65,9	239.936	66,4	246.870	65,8
V01	133.098	63,0	141.508	63,3	193.161	65,1
V09	247.549	69,3	257.956	68,3	364.515	71,7

Tab. 7: Lärmberechnungen der Fraport AG

Die Berechnungspunkte V09 und V01 liegen auf gleicher Höhe westlich (V09) und östlich (V01) unterhalb des Parallelbahnsystems, am nördlichen Beginn der 18-West. Die Berechnungspunkte V07 und V04 liegen ebenfalls auf gleicher Höhe westlich (V07) und östlich (V04) der 18-West, allerdings im südlichsten Drittel der Bahn, so dass der Einfluss des Parallelbahnsystems für beide Punkte eher gering ist. V07 liegt 800 m, V04 959 m von der jeweiligen Außenkante der Startbahn entfernt. V04 liegt im Wald, V07 eher im Offenland, aber auf der Wind abgewandten Seite.

Da das Parallelbahnsystem nach SW geneigt ist, wird V07 evtl. etwas stärker durch das Parallelbahnsystem belastet als V04. Allerdings ist der Unterschied doch so groß, dass er erläutert werden muss.

Unerklärlich ist aber, wieso das Maximum der lauten Ereignisse bei V04 im Planungsnullfall auftritt und warum der Dauerschallpegel bei annähernd gleicher Ereigniszahl zwischen Ist- und Planungsfall um immerhin um 0,7dB(A) differiert. Vergleicht man Ist-

und Planungsfall für V07, dann findet man bei einer um 25 % höherer Zahl an Einzelergebnissen im Planfall einen um 0,1 dB(A) niedrigeren Dauerschallpegel. Eine durchgreifende Änderung im Flottenmix ist unwahrscheinlich. Unerklärlich ist für V07 auch die höhere Zahl an Ereignissen im Nullfall gegenüber dem Planfall. Nach der Verkehrsprognose, nimmt der Anteil der heavys im Planfall zu, so dass hier auch die höhere Zahl der lauten Ereignisse erwartet werden muss. Andererseits steigt die Zahl der lauten Ereignisse bei V07, V01, und V09 erwartungsgemäß vom Ist-, über den Null- zum Planungsfall an. Nicht aber bei V04. Hier soll das Maximum im Nullfall auftreten, obwohl die Zahl der Flugbewegungen und der Anteil der heavys hier viel geringer ist. Es ist auch nicht verständlich warum südlich des Parallelbahnsystems (V01) im Ist- und Nullfall weniger, im Planungsfall aber mehr Ereignisse >65 dB(A) auftreten sollen als am südlichen Ende der 18-West. Die Kette der Unklarheiten lässt sich fortsetzen.

Zu den beschriebenen Unklarheiten passt, dass die für die Verträglichkeitsprüfung maßgeblichen Zusatzberechnungen für den Lärm nicht veröffentlicht wurden (vgl. CG2, Teil 7, S. 70 vorletzter Absatz und CG2, Teil 1, Literaturverzeichnis). Diese sind nicht offengelegt. Es wird Übersendung der Lärmberechnung beantragt.

Die Vorhabensträgerin hat in CG2, Anhang 2 zu Teil 7, S. 8 (Hubschrauberlärm durch Hoover) eine „Bewuchsdämpfung“ einbezogen, die nach der Abbildung auf S. 11 zu einer drastischen Reduktion der Lärmbänder führt. Die Vorhabensträgerin muss erläutern, wie sie die Berechnung vorgenommen hat und ob sie die „Bewuchsdämpfung“ bei allen Lärmangaben eingerechnet hat.

Die Vorhabensträgerin macht widersprüchliche Angaben zur Zahl der Hubschrauberflüge. In CG2, Teil 7, S. 75 spricht sie von einer Bewegung am Tag, in Anhang VII.2, Blatt 5 von zwei Bewegungen, die nach Angaben der Vorhabensträgerin in der Vergangenheit auftraten. Prognoseangaben zur Zukunft fehlen ganz. Zwei Hubschrauber-Flüge pro Tag bedeuten 730 Flüge und 1.460 Hoover-Flüge im Jahr. Die Lärm-Immissionen der Hubschrauberflüge werden nur isoliert betrachtet (CG2, Teil 7, S. 75). Dies ist unzureichend. Sie müssen mit den Fluglärm-Immissionen zusammengeführt werden. Die Flugstrecken der Hubschrauber bis 1.500 m Höhe müssen bei der Lärm-Prognose berücksichtigt werden. Außerdem fehlt in der Verträglichkeitsprüfung jede Analyse der Wirkun-

gen, die Hubschrauber auf Vögel ausüben. Nach unserer Kenntnis reagieren die Vögel auf Hubschrauber deutlicher mit Schreckreaktionen. Der Hubschrauberflug verläuft nicht so gradlinig und ist viel schlechter für die Vögel kalkulierbar. Hubschrauberüberflüge über das VSG dürfen überhaupt nicht stattfinden. Sie wären in jedem Fall als erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Dies gilt über den Wäldern wegen der Wirkung auf Greifvögel wie über den offenen Bereichen.

Die Lärm-Messungen (Mp1-Mp6) bilden offenbar nicht nur den Fluglärm, sondern alle Lärmereignisse ab. Der Gutachter thematisiert nur das Auftreten der Spitzenwerte. Das für die Vogelwelt typische dauerhafte Grundrauschen wird nicht angesprochen. Dies ist zu erläutern.

Die Messungen M1 bis M6 sind nicht repräsentativ für das VSG im Mark- und Gundwald. Sie können als Momentaufnahmen in extremer Lage zum Beleg der These des Vorhabensträgers von der Unempfindlichkeit durch Gewöhnung nichts beitragen. Vier der fünf Messpunkte im Mark- und Gundwald repräsentieren durch ihre Nähe zur Startbahn 18 West und zum Parallelbahnsystem ausgesprochene Extremsituationen. Nur Mp 1 ist andeutungsweise beispielhaft für die flächenhafte Situation im westlichen Bereich des Mark- und Gundwald. Das Grundrauschen lag hier zwischen 45 und 50 dB(A) und damit im Bereich der Erheblichkeitsschwelle. Die Nachmittagsmessung über 25 min zeigt nur 4 Lärmwerte >65 dB(A) (Anhang 3). Die Messung am Abend etwa doppelt so viele (Anhang 4). Die Lücke der Messungen zwischen 16.17 h und 17.50 h spart möglicherweise eine Phase geringer Lärmereignisse exakt aus. Es stellt sich die Frage nach den Ergebnissen von Mp 3, die im Gutachten nicht dargestellt sind.

Die berechneten Lärm-Werte VO1-VO6 liegen offenbar alle über den tatsächlich messbaren Lärmwerten. Da es auf die absolute Höhe der Werte zur Stützung der These des Vorhabensträgers ankommt, ist das Phänomen erklärungsbedürftig. Bemerkenswert ist, dass der Dauerschallpegel Mp 1 (55,1 bzw. 57,6 dB(A)) deutlich unter dem berechneten Wert für VO2 (60,9 dB(A)) liegt. Aus der Lage des Mp1 in der halben Entfernung zwischen der 18-West und VO2 hätte man deutlich höhere Werte erwarten müssen. Obwohl Mp 5 und VO1 etwa an der identischen Stelle lokalisiert sind und Mp5 nicht nur den

Fluglärm beinhaltet, liegt auch der gemessene Dauerschallpegel Mp 5 von 58,9 dB(A) deutlich unterhalb des für VO1 errechneten von 63,0 dB(A).

Für den Mark- und Gundwald zeigt sich anhand der Fluglärmrechnung eine räumlich differenzierte Situation des Lärms. Die Vorhabensträgerin hat dies nicht erkannt. Zumindest geht sie nicht darauf ein. Für die Lärmpunkte VO5 und VO6, die mit knapp 1.800 m etwa doppelt so weit von der Startbahn-18-West entfernt liegen wie die Lärmpunkte VO1 bis VO4, wurde ein um 6-8 dB(A) niedrigerer Dauerschallpegel und eine um 85-90 % niedrigere Zahl lauter Einzelpegel >65 dB(A) berechnet. Für den Planungsfall ist eine deutliche Lärmsteigerung an den Lärmpunkten VO1 und VO2, die näher am Parallelbahnsystem liegen, zu erwarten (Zunahme des Dauerschallpegels an VO1 um 2,1 dB(A) auf 65,1 dB(A); Zunahme aller lauten Einzelschallereignisse >65 dB(A) bei VO1 um 45 % und bei VO2 um ca. 33 %). Da sich die Situation an den Lärmpunkten VO5 und VO6 sich nicht bedeutend ändert, steigt die Differenzierung innerhalb des Mark- und Gundwald stark an. Auch für den Mönchbruch, die Heidelandschaft und die Wälder von Groß-Gerau zeigen sich jeweils unterschiedliche innerhalb und zwischen den Gebieten.

Die Vorhabensträgerin setzt sich mit der spezifischen Problematik der Teilgebiete Mönchbruch und Wälder von Groß-Gerau nicht auseinander. Andererseits ist offensichtlich, dass große Bereiche des VSG künftig stärker verlärmert werden als bis heute. Sie erfüllt damit nicht einmal die Voraussetzungen für eine förmliche Prüfung. Die Sachverhalte werden unvollständig (Vogelbestände) oder grob verfälschend (Lärmentwicklung) präsentiert. Die 70 dB(A) Dauerschall-Isophone verlagert sich um mehr als 700 m nach Süden. Die 62 dB(A) Dauerschall-Isophone wird um ca. 1 km nach Süden vorgeschoben. Eine Darstellung der Einzelpegel im Hinblick auf die Zeitfenster „relativer Ruhe“ fehlt ebenfalls. Es gibt auch keinen Lärmberechnungs- oder Messpunkt, der hier Klarheit schafft. Unklar bleibt die vorhabensbedingte Erhöhung der Lärm-Immissionen entlang der B486 und ggf. der B44.

Die Lärm-Entwicklung am Frankfurter Flughafen hat sich im Laufe der Jahre verändert. Wie muss man sich die Entstehung der heutigen Situation vorstellen? Nach bisheriger Vorstellung wirkt der Fluglärm nicht als Dauerschallpegel, sondern als Verdichtung der Einzelschallereignisse. Der heutige Flottenmix gilt als leiser gegenüber früher. Dafür hat

die Zahl der Flugbewegungen in den letzten 15 Jahren schnell zugenommen. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von 2-5 Jahren für freilebende Vögel, muss die Gewöhnung in 3-8 Vogelgenerationen erfolgt sein.

Die Obere Naturschutzbehörde und u. W. auch die Vogelschutzwarte haben im Planfeststellungsverfahren zur A380-Werft unterstellt, dass die Häufigkeitszunahme der sehr lauten Einzelschallereignisse zu einer Verkürzung der noch relativ ruhigen Zeitfenster führt, so dass die in diesen Phasen heute noch mögliche Kommunikation dann erschwert wird. Die Obere Naturschutzbehörde hat deshalb am 21.08.03 bei Betrachtung der Summationswirkung für die hier vorliegende Planfeststellung zur Kapazitätserweiterung eine „erhebliche Beeinträchtigung“ nicht ausgeschlossen. Die Vorhabensträgerin tritt dieser Auffassung mit der Aussage entgegen, dass südlich des Parallelbahnsystems schon heute *„Phasen relativer Ruhe mit einer Länge von mehr als 2 Minuten nur in Ausnahmefällen“* auftreten und *„während des Tages Flugereignisse im Minutentakt“* erfolgen (CG2, Teil 7, S. 23). Die Aussage der Vorhabensträgerin bleibt in den zentralen Punkten unklar. Der von ihr angeführte Rhythmus der Flugbewegungen gilt vielleicht für die Mp 4 und Mp6, die relativ dicht zum Parallelbahnsystem liegen. Schon für VO1 gilt die Aussage nicht mehr, denn selbst wenn man alle berechneten Bewegungen > 65 dB(A) aus den verkehrsreichsten Monaten auf das ganze Jahr und die 16 Tagesstunden umlegt, ergibt sich eine mittlere relative Ruhepause von 2,6 min für den Ist-Betrieb. Für VO2 beträgt die mittlere relative Ruhepause schon 3,6 min. Dabei liegen die Ergebnisse der Berechnungen voraussichtlich über den tatsächlichen Werten. Die Werte von Mp 1 zeigen, dass selbst im westlichen VSG Mark- und Gundwald noch regelmäßig Zeitfenster von fast 10 Minuten für solche relativen Ruhepause auftreten. Unterstellt man, wie die obere Naturschutzbehörde in der Stellungnahme vom 21.08.03, dass die Kapazitätserweiterung eine Zunahme von 20 % der Starts auf der 18-West auslöst, werden die Zeitfenster relativer Ruhe etwa um diese Größenordnung auf 2 bis 3 min abnehmen. Die eigentliche Problematik liegt aber in der stärkeren Belastung der Morgenstunden. Bekanntlich findet das Vogelkonzert des Frühjahrs in der Morgendämmerung statt. Der Sonnenaufgang findet am 15.03.05 um 6.36 Uhr und am 01.06.05 um 4.11 Uhr statt. Will man prognostizieren, welche Bedeutung die Verdichtung der Flugbewegungen auf die Kommunikation der Vögel haben kann, muss man sich u. a. speziell mit der wichtigsten Kommunikationszeit, d.h. den frühen Morgenstunden beschäftigen.

Betrachtet man die Rezeptorebene, dann ist die von der Vorhabensträgerin vorgetragene These ebenfalls nicht überzeugend. Sie gibt an, dass die von ihr ausgewählten Lärmmess- und Berechnungspunkte in „*Schwerpunktgebieten*“ mit „*hohen Revierdichten*“ und „*zahlreichen Brutvorkommen*“ lagen. Für diese Aussage gibt es keinen Beleg. Weder werden Vergleiche mit den Revierdichten anderer Bereiche angeführt, noch gibt es einen Hinweis, was mit „*zahlreichen Brutvorkommen*“ gemeint ist. Vielmehr zeigt ein Blick in die Karten G2.VII und Anhang 2 zum „Messbericht“ (Anhang VII.1 zu G2), dass VO1, VO2, VO3, VO4, Mp1, Mp2, Mp4, Mp5 und Mp6 nicht in Flächen liegen, zu denen Senckenberg Siedlungsdichte Untersuchungen vorgelegt hat. Damit ist kein Vergleich möglich. Die Vorhabensträgerin ersetzt hier Wissenschaft durch Augenschein. Wie schnell dieser Weg in die Irre führt, verdeutlicht VO4. In einem Radius von 200 m um den Messpunkt wurden zwar fünf von 28 Mittelspechten, die Senckenberg feststellte eingetragen, dafür aber keine einzige andere „wertgebende“ Vogelart. Oder: Die Zahl der Schwarzkehlchen ist im Umfeld des V09 viel geringer als an den beiden anderen Punkten. Will die Vorhabensträgerin dies als Anzeichen einer Erheblichkeitsschwelle werten? - Die Aussage, die man aus dem Befund ziehen kann, beschränkt sich auf die Feststellung, dass im Einflussbereich hoher Fluglärm-Immissionen hohe Dichten des Mittelspechts u.a. Vögel gefunden werden konnten. Aussagen über die Entwicklung der letzten Jahre oder eine Prognose für die Zukunft oder gar Wirkungszusammenhänge lassen sich gutachterlich nicht herleiten.

Erstmals gesteht die Vorhabensträgerin ein, dass die Bestandsangaben nicht vollständig sind, sondern Mindestangaben darstellen (CG2, Teil 7, S. 26,40 und 41). Die Angaben zu den im VSG schutzwürdigen Vogelarten sind also nur unvollständig ermittelt worden. Die Erkenntnisse der GDE 2004 müssen noch berücksichtigt werden. Notwendig ist aber eine vollständige Bestandserfassung im VSG.

Für die im VSG geschützten Greifvögel werden zusätzlich große Flächen als potentielle Horststandorte zerstört bzw. entwertet. Der Baumpieper ist in Hessen längst nicht mehr flächendeckend verbreitet. Er nimmt vielmehr dramatisch ab. Für einige Arten wie z.B. den Wendehals, Gartenrotschwanz, Grünspecht, Kleinspecht oder die Hohltaube fehlt es an Betrachtungen auf der Artebene.

Durch den Ausbau im Süden incl. der A380-Werft werden mindestens folgende Reviere zerstört

Mittelspecht	6 Reviere
Schwarzspecht	2 Reviere
Grauspecht	1 Revier
Neuntöter	?

Mit folgenden Problemen findet überhaupt keine Auseinandersetzung statt:

- Beeinträchtigungen während der Bauphase (CG2, Teil 7, S. 76)
- Beeinträchtigungen aus zusätzlichen Lärm-Immissionen und visuellen Störungen des Ausbereichs Süd und des Airport-Ringes (CG2, Teil 7, S. 75 und 96),
- Beeinträchtigungen aus den Licht-Immissionen (CG2, Teil 7, S. 76)
- Beeinträchtigungen durch Vogelanflug z. B. an Glasfassaden der Hochbauten (CG2, Teil 7, S. 76)
- Starker bzw. zunehmender Flugbetrieb in geringer Höhe (vgl. Fachkonzept zur Auswahl von Vogelschutzgebieten Stand 20.09.04, Gebietsstammblatt)

1.8 Sonderproblem: Triebwerksprüfstand und der zusätzlichen Wartungshallen - Lärmauswirkungen

Der gesamte dem Flughafengelände südlich angrenzende Wald und die nördliche Bevölkerung des Ortsteils Walldorf soll durch den Triebwerksprüfstand noch weiteren erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt werden. Diese werden anhand der vorgelegten Planunterlage B 6.2 aufgezeigt (Ordner 26). Das in der Anlage 13 zum Antrag nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz beigefügte Gutachten „Prognose der Geräuschimmissionen infolge des neuen Triebwerksprüfstandes für ausgebaute Triebwerke auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt / Main“ vom 04.11.2003 belegt, dass es sogar noch in den nördlichen Randbereichen von Walldorf zu Grenzüberschreitungen der Immissions-

schutzrichtwerte nach TA-Lärm kommen wird. Dies ist sowohl im Hinblick auf die betroffene Nachbarschaft, als auch im Hinblick auf die Lärmzunahme im Mark- und Gundwald nicht akzeptabel.

Durch den neuen Triebwerksprüfstand treten im Mark- und Gundwald massive zusätzliche Lärmeinwirkungen auf, die im Hinblick auf das VSG Mönchbruch, das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald, den speziellen Artenschutz und die Eingriffsregelung beschrieben, bewertet und ausgeglichen werden müssen. Nichts davon ist durch die Vorhabensträgerin erfolgt. Die möglichen Beeinträchtigungspfade und Beeinträchtigungen durch Lärm für die Vogelwelt werden in dieser Stellungnahme im Zusammenhang mit der Verträglichkeitsprüfung für das VSG Mönchbruch behandelt. Im Hinblick auf die FFH-Richtlinie müssen alle Tiergruppen und Tierarten betrachtet werden, die sich durch akustische Signale verständigen. Dies sind insbesondere die Heuschrecken und Fledermäuse, aber auch Amphibien, größere Säugetiere usw. Maßgeblich sind die Lärmwirkungen sowohl hinsichtlich der absoluten Lautstärken (Einzelschalllautstärke und –folge, Dauerschall) wie hinsichtlich der abgestrahlten Frequenzen. Die Soziallaute der Fledermäuse, wie die Balzrufe der Männchen, liegen in Bereichen, die für Menschen noch hörbar sind. Hingegen liegen die Jagdrufe im Ultraschallbereich. Die Vorhabensträgerin hat bei der Abarbeitung der Eingriffsregelung Abschlüsse für den Lärm an Straßen vorgenommen. Es ist nicht ersichtlich, warum sie die Geräusche und Lärmbelastungen aus dem Flughafenbetrieb, zu dem der Triebwerksprüfstand und die Wartungseinrichtungen gehören, überhaupt nicht in ihre Prüfungen einbezogen hat. Wichtig wäre nicht nur die Analyse der Störseite, sondern auch die Ermittlung kritischer Tages- und Jahreszeiten in der betroffenen Tierwelt.

Der Gutachter versucht durch eine fehlerhafte Auslegung der Regelungen der TA-Lärm darzulegen, dass es sich hier um keine Grenzwertüberschreitungen handelt. Die vorgenommenen Bewertungen bzgl. einer „Gemengelage“, von Pegelabzügen und deren Bewertungen sind rechtlich nicht zulässig. Insbesondere liegen folgende fehlerhafte Annahmen dem Gutachten zugrunde:

Nicht nachvollziehbar ist die Aussage des Gutachters auf S. 19 des Gutachtens, dass dadurch, dass die schon jetzt von dem Flughafengelände ausgehenden Geräusche nicht unter das Regelungsregime des Bundesimmissionsschutzgesetz fallen, einen Ausschlussgrund bilden sollen, um diese Geräusche mit zu berücksichtigen. Geräusche sind Akzeptor bezogen zu beurteilen. Eine Separierung der einzelnen Lärmquellen ist dann nicht zulässig, wenn die Gesamtbelastung das zumutbare Maß überschreitet. So ist es hier. Die Vorbelastung in Mörfelden-Walldorf, insbesondere im dem Ortsteil Walldorf, ist schon heute so hoch, dass eine Lärmreduzierung geboten ist. Mit dem beantragten Triebwerksprobekstand, sowie den weiteren hinzukommenden Lärmquellen im Südbereich, wird die gesamte Lärmsituation unzumutbar. Die bestehenden Lärmauswirkungen, sowie die mit dem Ausbau hervorgerufenen Lärmbelastungen müssen als Vorbelastung berücksichtigt werden.

Besonders gravierend ist die Fehleinschätzung des Gutachters, dass es sich bei dem Ortsteil Walldorf nicht um die Gebietskategorien „allgemeines Wohngebiet“ und „reines Wohngebiet“ handeln soll. Vielmehr geht der Gutachter davon aus, dass es sich um eine sog. „Gemengelage“ handelt. Aus diesem Grund legt der Gutachter höhere Grenzwerte seiner Beurteilung zugrunde. Diese Einschätzung ist falsch. Es handelt sich nicht um eine Gemengelage, da das Flughafengebiet nicht unmittelbar an den Ortsteil angrenzt. Es ist rechtlich unhaltbar, diese Gemengelage mit dem „Gebot der Rücksichtnahme“ zu begründen. Es geht hier nicht darum, Rücksichtnahme zugunsten des Flughafens und seiner enormen Lärmbelastung für die Anwohner zu üben. Vielmehr geht es darum, wie die angrenzende Bevölkerung, vor dem Lärm zu schützen sind. Das Gebot der Rücksichtnahme hört dort auf, wo gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärmauswirkungen zu erwarten sind. Die angrenzende Nachbarschaft wohnt in einem reinen Wohngebiet. Hierfür setzt die TA-Lärm Grenzwerte fest. Ausweislich des Gutachtens werden diese Grenzwerte im nördlichen Bereich von Walldorf überschritten. Dies ergibt sich aus dem Gutachten, S. 48, wonach an dem Immissionspunkt, Mör7, Mörfelden-Walldorf, der Immissionsrichtwert zwischen 50-60 dB(A) tagsüber auftritt. Hier dürfte der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) nicht überschritten werden. Nachts wird diese Überschreitung noch offensichtlicher. An dem Immissionspunkt errechnet der Gutachter einen Immissionsrichtwert von 42 dB(A), zulässig wäre hier ein Wert von 35 dB(A).

Es wird beantragt,

die Planfeststellungsunterlagen zu überarbeiten und erneut vorzulegen.

Hilfsweise wird beantragt,

alle Schallschutzmaßnahmen, die nach dem Stand der Technik möglich sind, anzuordnen, um die Lärmbelastung zu minimieren.

Vorrangig sollte das Ziel verfolgt werden, den Triebwerksprobestand an eine andere, für die angrenzende Nachbarschaft, d.h. den Wald und seine Lebewesen, weniger belastende, Stelle zu verlegen.

Hilfsweise wird beantragt,

dass eine Einhausung, wie diese in Hamburg und München praktiziert wird, angeordnet wird.

Weiterhin wird beantragt,

dass Triebwerksprobeläufe nicht während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) durchgeführt werden.

Überprüft werden muss weiterhin die Aussage des Gutachters auf S. 41, dass eine gesonderte Betrachtung der Maximalpegel entfallen könne. Dass Pegeldifferenzen in entsprechender Höhe auftreten werden, kann nicht ausgeschlossen werden. Denn es ist gerade nicht davon auszugehen, dass es sich um ein weitgehend gleichförmiges Geräusch handelt, welches von diesen Triebwerksprobeläufen ausgeht.

Nicht hinnehmbar sind die Pegelkorrekturen, die auf den S. 46 ff. vorgenommen werden. Der Gutachter geht davon aus, dass dadurch, dass die Triebwerksprobeläufe nicht über den gesamten Tageszeitraum vorgenommen werden, ein Abzug zu errechnen sei. Dies

ist rechtlich nicht zulässig. Denn die Störwirkung, die von einer Geräuschimmission von nahezu zwei Stunden auftritt, wird nicht dadurch geschmälert, dass sie nicht den ganzen Tag stattfindet. Eine Pegelreduzierung kommt daher nicht in Betracht.

Wie sich aus Anhang 2, Blatt 1, des Gutachtens ergibt, muss sogar damit gerechnet werden, dass eine Pegelerhöhung bis zu 3 dB(A) auftreten kann, wenn durch eine entsprechende Windrichtung die Schallausbreitung begünstigt wird. Die Aussagen des Gutachters grenzen hier an Spekulationen. Es hätte dargelegt werden müssen, welche Windrichtungssituationen in der Realität auftreten, um eine Beurteilung vornehmen zu können, an wie vielen Tagen durchschnittlich mit welchen Windrichtungen zu rechnen ist, um darzulegen, dass eine erhöhte Lärmbelastung in der Regel nicht stattfinden wird. Der Gutachter argumentiert hier mit pauschalen Einschätzungen. Eine nähere Darlegung der Windverhältnisse ist daher unumgänglich.

D.2 VSG „Untermainschleusen“

2.1 Die Bedeutung des Gebietes

Das VSG Untermainschleusen ist TOP-5-Gebiet „Rast und Überwinterungsgebiet“ für Reiher- und Tafelente, Waldwasserläufer, Lachmöwe und Kormoran. Außerdem stellt es ein „bedeutendes Rast und Überwinterungsgebiet“ für Gänse- und Zwergsäger dar. Zur Brutzeit hat es die Bedeutung eines TOP-5-Gebietes für Graureiher und Kormoran und bedeutende Funktion für Schwarzmilan und Eisvogel (Fachkonzept zur Auswahl von Vogelschutzgebieten, Stand 20.09.04, S. 220).

Das Gebiet steht im funktionellen Zusammenhang mit anderen Rast- und Überwinterungsplätzen an Main und Rhein. Es existieren vielfältige Austausch-Beziehungen zu den Gewässern der Umgebung. Die Abgrenzung von anderen VSG am Main, z. B. dem VSG „Mainmündung und Ginsheimer Altrhein“ ist funktionell nicht schlüssig und erfolgte eher aus pragmatischen Gesichtspunkten des Verwaltungsvollzuges. Die bedeutenden Wasservogellebensräume wurden deshalb auch bei der Einteilung der IBA-Gebiete zum „IBA Untermain“ zusammengefasst (Sudfeldt et al. 2002).

Das VSG hat vor allem während längerer Frostperioden große Bedeutung, wenn die

Mehrzahl der stehenden Gewässer in der Umgebung zufriert. Es dient als Teil des Mains als Leitlinie für den Vogelzug und regelmäßiger Nahrungsflüge z. B. für Möwen und den Kormoran.

2.2 Die Meinung der Vorhabensträgerin (CG2, Teil 8; Anhang I.1, Kap. 5)

Die Vorhabensträgerin sieht keine erhebliche Beeinträchtigung im Rechtssinne.

Sie prognostiziert z. T. erhebliche Lärmzunahmen für den Bereich des Mönchwaldsees und schließt für einige Arten auch Fluchtreaktionen empfindlicher Individuen aufgrund dieser neuartigen Störungsqualität nicht aus. Sieht jedoch den Erhaltungszustand der Populationen gewahrt.

Das Entwicklungsziel „Schutz vor Störungen“ sieht sie teilweise beeinträchtigt, doch unterstellt sie „gewisse Gewöhnungs- und Lerneffekte“, so dass insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung dieses Ziel prognostiziert wird.

2.3 Stellungnahme

2.3.1. Das VSG wird erheblich beeinträchtigt

Das VSG wird i.S.v. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL in vielfacher Form erheblich beeinträchtigt. Aus der erheblichen Beeinträchtigung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL folgert, dass auch ein Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 VRL vorliegt, solange der Status des faktischen VSG weiterhin gilt. Die entstehenden Konflikte sind im ROV angesprochen wurden. Sie wurden aber dort nicht gelöst, sondern ins Planfeststellungsverfahren verlagert. Aus dem Verbot der erheblichen Beeinträchtigung resultiert eine fehlerhafte Standortauswahl.

Im Erörterungstermin zum ROV wurde hierzu von der obere Naturschutzbehörde ausgeführt

„Frau Fillbrandt (RP Darmstadt):

Wir haben aufgrund der aktuellen Forschungsergebnisse, was ich vorhin schon mal ansprach zum Thema Lärm und Landschaft, bei denen u. a. auch auf Aus-

wirkungen des Fluglärms für Entenarten eingegangen wird, die Einschätzung getroffen, dass es aufgrund auch dieses gewissen Abstandes nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Mönchwaldsees kommen wird. Ich will aber gleich auch ganz offen sagen, die Staatliche Vogelschutzwarte beurteilt das anders. Sie sagt, es kann nicht definitiv ausgeschlossen werden. Ich denke, es ist zumindest noch Klärungs- und Erörterungsbedarf dahingehend notwendig: Wie sieht es mit der Hinderniszone aus, kommt es möglicherweise zu einer verstärkten Freistellung dieses Gewässers, das dann auch die Attraktivität des Mönchwaldsees für rastende Tierarten erhöhen würde? Wie sieht es aus mit der neuen Hindernisrichtlinie, gibt es dadurch Änderungen, die wir in irgendeiner Form berücksichtigen könnten? Die Frage ist dann auch, um einen Gutachterstreit zu verhindern: Gibt es Möglichkeiten, zu besseren Erkenntnissen zu kommen als das, was wir im Moment machen können, nämlich die Literatur auszuwerten?

(Folie "Vorzugsvariante Nordwest")

Es ist sehr problematisch, bestimmte räumliche Situationen miteinander zu vergleichen. Das ist vielleicht ein etwas verrückter Gedanke, aber es ist bei einigen Forschungsvorhaben auch schon praktiziert worden: Man könnte sich zum Beispiel eine Art Lärmsimulation im Gelände vornehmen, um gewisse Fluchtreaktionen zu testen. Das ist wie gesagt vielleicht ein etwas verrückter Gedanke. Die Frage ist einfach, wie kommen wir wirklich zu gesicherten Erkenntnissen. Ich sehe einfach, es gibt gewisse Erkenntnis- und Wissenslücken. Ich denke, da kann möglicherweise der Erörterungstermin uns allen ein bisschen weiterhelfen. - Danke schön.“ (Wortprotokoll des RP Darmstadt zum ROV-EÖT am 24.04.02)

Die Vorhabensträgerin hat sich bei der Durchführung der Verträglichkeitsprüfung davon leiten lassen,

- dass für allgemein häufige Störungen keine Verträglichkeitsprüfung durchführen muss und
- dass die Beeinträchtigung nicht seltenerer Arten immer unerheblich sei.

Die Auffassung ist grob fehlerhaft.

Der rechtliche Bezug ist fehlerhaft. Maßgeblich ist die Verletzung der Erhaltungsziele des Gebietes. Die Wirkebene bezieht sich auf die Vogellebensräume im VSG, nicht auf die Erhaltungszustände der Populationen unter Einfluss anderer Gebiete bzw. der gesamten weltweiten Population einer Art.

Nicht einmal der Ausschluss bestimmter Beeinträchtigungspfade wird schlüssig hergeleitet. Beeinträchtigungen durch Licht-Immissionen werden ausgeschlossen, bevor ü-

berhaupt mitgeteilt wird, wo diese mit welcher Intensität auftreten. Möwen verlängern z.B. unter dem Einfluss von künstlichem Licht durchaus ihre Aktivitätsphasen. Graureiher jagen in den Gewässern regelmäßig noch bis in die Dunkelheit hinein. Werden bejagbare Bereiche schwach erhellt, erhöht dies die Jagdeffizienz des Graureihers, so dass eine Attraktivitätssteigerung vorliegt.

Die Verlängerung der Aktivitätszeiten bedeutet zunächst keine Beeinträchtigung des VSG. Das spezifische Problem liegt jedoch in der unmittelbaren Nachbarschaft des Mönchwaldsees mit der geplanten Landebahn. Rechtlich stellt sich bereits die Verhinderung einer potentiellen Gebietsentwicklung als erhebliche Beeinträchtigung dar, denn Potentialbetrachtungen gehören unstrittig zum Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Die Vorhabensträgerin hat das bei ihr vorhandene Datenmaterial nur unvollständig ausgewertet wie das Wortprotokoll des RP aus dem EÖT des ROV belegt:

Dr. Hild (Vorhabensträgerin):

Zu dem Jahresmittel der Wasservogel auf Willersinn kann ich Sie nur auf die entsprechende Stelle in unserem Gutachten verweisen, an der wir die Zählungen von Petri dargestellt haben. Wir haben auch Zahlen aus den 70er-Jahren - diese sind mit Sicherheit veraltet -, die uns damals freundlicherweise Herr Böhm und seine Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt hatten, zur Bewertung der verschiedensten Gewässer. So weit zu zwei Fragen. (ROV 19.04.02, S. 114).

Dr. Hild (Vorhabensträgerin):

Was die langfristigen Beobachtungen anbelangt: Neben den Beobachtungen der HGON aus den 70er-Jahren und Anfang der 80er-Jahre haben wir die Halbmonats- bzw. Monatsbeobachtungen an den Gewässern der Umgebung des Flughafens, die Herr Kollege von Bonin zwischen 1980 und 1988 nach unseren Vorgaben - Punktstoppmethode - gemacht hat. Die ausgewerteten Daten sind in den Zwischengutachten zum Biotopgutachten für den Flughafen Frankfurt in den Jahren 1984, 1986 und 1988 niedergelegt. Zudem haben wir Angaben über die Quantitäten von Wasservögeln der Zeitschrift „Vogel und Umwelt“ entnommen, in der verschiedentlich darüber berichtet worden ist. Im Zusammenhang mit den Gutachten und deren Fortschreibungen hat im Wesentlichen Herr Dr. Keil, der damalige Leiter der Vogelschutzwarte, in den Jahren 1991, 1992 und zuletzt 1998 Wasservogelbeobachtungen in den vogelschlagkritischen Räumen des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim bis zum Main hin gemacht. Ich selbst habe einen Turnus von Monatsbeobachtungen der Gewässer, die ich in meinem Gutachten beurteilt habe, seit 1985 durchgeführt. Wir führen heute noch regelmäßig Begehungen und Befahrungen durch. Darüber hinaus haben wir in den Jahren

1994 bis 1996 durch flughafeneigenes Personal Halbmonatsbeobachtungen an Umgebungsgewässern gleichzeitig mit Beobachtungen innerhalb des Flughafengeländes durchgeführt. Sie sind in dem zweiten Biotopgutachten für den Flughafen Frankfurt niedergelegt. Ich meine, das Gutachten ist 1998 erschienen. Ich glaube, das ist hinreichend, um sich ein Urteil über das Wasservogelaufkommen in den Bereichen, die wir für möglicherweise kritisch ansehen, erlauben zu können. - Danke schön (ROV 19.04.02, S. 122)

Norgall (BUND):

Sie haben davon gesprochen, dass Sie hinsichtlich der infrage stehenden Kiesgrube, die als VSG nach der EU-Richtlinie ausgewiesen werden soll, über langfristige Beobachtungen verfügten, Sie hätten Angaben von Herrn Böhm aus den 70er-Jahren und Angaben aus einem bestimmten Winter. Das ist nicht miteinander vereinbar. Ich frage deshalb noch einmal: Haben Sie langfristige Beobachtungen? Welche? Warum stehen sie nicht im Gutachten? Oder haben Sie alte Angaben aus den 70ern und die einjährige Beobachtung? Das sind die konkreten Fragen. (ROV 19.04.02, S. 122).

Norgall (BUND Hessen):

Ich habe verschiedene Fragen. Zum einen möchte ich aber die Anhörungsbehörde bitten, die Gutachten, die Herr Dr. Hild bezüglich des Mönchwaldsees genannt hat, beizuziehen. Die spielen eine Rolle im Zusammenhang mit dem VSG Eddersheimer Staustufe/Mönchwaldsee. Die sind bisher in den Unterlagen nicht vorhanden. Die spielen aber eine Rolle hinsichtlich der Ausweisung und der Berechtigung der Ausweisung dieses VSG. Das ist der eine Punkt. (ROV 19.04.02).

Im Einzelnen:

Für die Arten Stockente, Graugans, Teichhuhn, Lachmöwe und Blässhuhn hat die Vorhabensträgerin keine VP durchgeführt, „da es sich um ungefährdete, sehr anpassungsfähige und z.T. häufige Arten handelt, bei denen aufgrund des Verbreitungsgrades der Arten keine vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungszustände von Populationen erwartet werden“ (CG2, Teil 8, S. 55-56). Die Vorgehensweise der Vorhabensträgerin ist rechtsfehlerhaft. Sie hat damit sogar für zahlenmäßig häufige Arten die im Standarddatenbogen des RP Darmstadt als signifikant geführt werden und damit eindeutig zu den Schutzgütern gehören, keine VP durchgeführt.

Eine fehlerhafte Rechtsanwendung liegt z.B. auch für den Gänsesäger (CG2, Teil 8, S. 55), die Rohrdommel, den Sterntaucher, den Zwergsäger und den Ohrentaucher (CG2, Teil 8, S. 50) vor. Denn auch für diese Arten erfolgte keine VP anhand der Erhaltungsziele des Gebietes, sondern im Hinblick die Erhaltungszustände der Populationen unter

Einfluss anderer Gebiete bzw. der gesamten weltweiten Population einer Art.

Erheblichen Beeinträchtigungen nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL folgern u. a. unmittelbar aus den Darstellungen der Vorhabensträgerin zu den Arten Gänsesäger und Tafelente.

Für sechs weitere „*Durchzügler und Wintergäste*“ („*nicht permanent im Gebiet verweilende Arten*“) kann die Vorhabensträgerin „*allerdings nicht ausschließen*“, dass „*betriebsbedingte Störreize zu Fluchtreaktionen*“ führen, „*die sich aber nicht erheblich auf die Erhaltungszustände der außerhalb des VSG vorkommenden Populationen dieser Arten*“ auswirken würden (CG2, Teil 8, S. 56). Sie schließt deshalb offensichtlich erhebliche Beeinträchtigungen aus. Auch diese rechtliche Betrachtung ist fehlerhaft. Maßgeblich ist allein die Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des VSG selbst, nicht aber die Frage der Erhaltungszustände von Populationen außerhalb des VSG. Da die Vorhabensträgerin keine Entscheidung hinsichtlich der Gewöhnungsmöglichkeit dieser Arten an die Betriebssituation nach Vorhabensrealisierung treffen kann, unterstellt sie, dass eine erhebliche Beeinträchtigung für diese Arten eintreten kann. Zu den genannten „*Durchzügler und Wintergäste*“, die u.W. sämtlich auch im Bereich der Eddersheimer Schleuse und des Mönchwaldsees vorkommen, gehören nach der VP die nachfolgend genannten Arten (Status und Rastbestände nach SDB Juni 2004 in Klammer):

Löffel- (Durchzügler < 25), Krick- (Durchzügler > 40), Schnatter- (Durchzügler < 20), Schell- (Wintergast < 30), Eider- (Durchzügler 1-5) und Kolbenente (Durchzügler 1-5).

Im übrigen ist die Auswahl der „*Durchzügler und Wintergäste*“ nicht nachvollziehbar. Der Gänsesäger hat z. B. den selben Status und die selbe Häufigkeit wie die Schnatterente. Gleichwohl werden die Folgen für den Gänsesäger und die Schnatterente unterschiedlich ausführlich diskutiert. Für die Kolbenente stellt das VSG Untermainschleusen nach dem Fachkonzept der VSG unterhalb des TOP-5-Kriteriums ein „*weiteres wichtiges VSG für die Art in Hessen*“ dar (Fachkonzept VSG, S. 72).

Nach dem Fachkonzept zur Auswahl der VSG (Stand 20.09.05) ist das VSG Untermainschleusen auch TOP-5-Gebiet für den Waldwasserläufer. Für diese Art werden aber

überhaupt keine Aussagen getroffen.

Die Vorhabensträgerin bestätigt weiterhin, dass das Erhaltungsziel „*Schutz vor Störungen und Erhaltung der offenen Wasserflächen sowie der angrenzenden Grünlandbereiche als Lebensraum der nach der EU-VS-RL geschützten Vogelarten*“ „*teilweise beeinträchtigt*“ wird. Sie sieht darin aber keine erhebliche Beeinträchtigung, weil die „*Erhaltungszustände der Populationen*“ der vorkommenden Vogelarten „*nach derzeitigem Kenntnisstand aus dem Bereich der Störungsökologie nicht erheblich beeinträchtigt*“ würden. Diese Zusammenfassung ist sachlich und rechtlich nicht haltbar. Sie basiert u.a. auf der fehlerhaften Sachverhaltsbeschreibung, wonach der Mönchwaldsee und die Eddersheimer Schleuse bereits heute „*randlich überflogen*“ würden. Richtig ist hingegen, dass der Mönchwaldsee nicht überflogen wird. Die Eddersheimer Schleuse wird im Landeanflug nicht randlich überflogen. Für Starts nach Westen kann man von einem Vorbeiflug sprechen.

2.3.2 Fehlerhaftes Szenario wird betrachtet

Die Vorhabensträgerin hat die tatsächliche Problemkonstellation nicht erfasst, denn die VP unterstellt ein aus Sicherheitsgründen und infolge der zunehmenden Eutrophierung des Sees völlig unrealistisches Szenario.

Angesichts von regelmäßig > 500 Wasservögeln, die in Spitzenzeiten leicht auf > 1000 Individuen ansteigen, besteht eine potentielle Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt, wenn diese Vogelbestände auffliegen. Da niemand ausschließen kann, dass die Vögel trotz bestehender Verbote aufgescheucht werden, muss der gesamte See den Sicherheitseinrichtungen des Flughafens unterworfen werden. Dies bedeutet, dass der Flughafenzaun den See einschließen muss. Dies folgert auch aus dem Vogelschlaggutachten, wo gefordert wird „*einzelne Uferabschnitte der Gewässer Willersinn-Klaraberg (=Mönchwaldsee) durch Sperrung „*einzelner Ufer- und Gewässerbereiche*“ ruhig zu stellen (G 7, S. 138 und 158)*“. Eine solche partielle Sperrung und Ruhigstellung ist aber bei dem ca. 7 ha großen See nicht möglich. Daraus leitet sich der Zwang zur vollständigen Absperrung ab. Es kommt auch nicht darauf an, wie wahrscheinlich die Möglichkeit eines Aufscheuchens der Vogelbestände ist. Allein die Möglichkeit und die fehlende Vor-

hersagbarkeit eines solchen Ereignisses zwingt bereits zur Durchführung der notwendigen Sicherungsmaßnahmen. Die Bevölkerung darf keinen direkten Zugang zum See mehr haben, damit das Risikopotential der bestehenden Planung nicht erhöht wird.

Der Mönchwaldsee wird durch ein zunehmendes Nahrungsangebot in Folge Eutrophierung und die Rodungen an den Süd- und Ostufeln für durchziehende und überwinternde Wasservögel ein attraktiverer Lebensraum. Alle Arten, die sich mit den Folgen des Luftverkehrs arrangieren werden zunehmen. Die Gesamtzahl wird die heutigen Durchschnittszahlen rastenden Wasservögel voraussichtlich übersteigen, weil der Ausfall der seltenen und empfindlicher reagierenden Arten zahlenmäßig weit überkompensiert werden wird. Diese größere Attraktivität vergrößert wiederum die potentielle Vogelschlaggefahr. Der Flughafenzaun und die Perimeterroad müssen außen um den See herum geführt werden. Jede andere Planung ist unverantwortlich. Die zusätzlichen Waldrodungen wirken auf die UVP einschließlich der Standortwahl durch.

Wir bestätigen in Übereinstimmung mit dem Vogelschlaggutachten, dass der Mönchwaldsee sich in einem Prozess der Eutrophierung befindet (vgl. ROV-G 12, S. 71 und G 7, S. 133). Das Fehlen der Armelechteralgen (Characeae) zeigt an, dass der natürliche Reifeprozess trotz der Seetiefe und der Lage im sandigen, nährstoffarmen Substrat bereits vorangeschritten ist. Durch die notwendigen Rodungen für den Bau der Landebahn entsteht ein zusätzlicher Eutrophierungsschub, der vor allem den bisherigen Minimumfaktor Phosphat betrifft wie der Sachverständige Dr. Plasa erläutert.

Oberflächengewässer (Kapitel 1.7.2.2, Bewertungsergebnis).

Es sind erhebliche betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigungen für den Mönchwaldsee und, in Grenzen, auch für den Staudenweiher zu erwarten.

Zum Einen ist dies die erhöhte Mobilisierung von Stickstoff- und Phosphorverbindungen und möglicherweise auch von schädlichen Bodenverunreinigungen, zum Anderen ein erhöhter Eintrag während des Betriebs. Die bisher noch nährstoffarmen bzw. mäßig nährstoffarmen Seen werden im günstigsten Fall mit zusätzlichen Nährstoffen versorgt, im ungünstigsten Fall gelangen jedoch auch erhebliche Schadstoffmengen in die Gewässer. Auf jeden Fall wird das labile biologische Gleichgewicht beider Seen auf Dauer erheblich beeinflusst.

Landendes Fluggerät hat üblicherweise vor dem Aufsetzen die Landeklappen und das Fahrwerk voll ausgefahren, benötigt somit wesentlich mehr Schub als beim

reinen Sinkflug, so dass ein wesentlich erhöhter Abgasausstoß auftritt. Während der Schubumkehr werden die Triebwerke sogar fast mit Vollast gefahren, um größtmögliche Bremswirkung zu erzielen. Dies alles erfolgt in unmittelbarer Bodennähe oder am Boden. Durch die vorherrschende Hauptwindrichtung (Wind aus Süd-West) wird ein Großteil der Abgase über den Mönchwaldsee und Staudenweiher geleitet und die darin enthaltenen Stoffe (z.B. NO_x , SO_2 etc.) gelangen zumindest teilweise ins Seewasser.

Unstrittig ist der zusätzliche Eintrag durch baubedingte Schadstoffeinträge und erhöhte N-Mineralisation in Folge von Rodung und Bodenumlagerung. Jedoch wird auch hier ausschließlich die unmittelbare Eingriffsphase betrachtet. Die dauerhaften anderen Bodeneigenschaften durch Veränderung des Bodenwasserhaushalts werden nicht bewertet.

Im Gutachten G6, Limnologie, wird korrekt angemerkt, dass im Mönchwaldsee der Zustrom rodungsbedingt ausgewaschenen Phosphats den Trophiezustand des Sees verschlechtert. Phosphat wird hier als der Schlüsselfaktor für das Wachstum des Phytoplanktons (= Algen) angegeben. Steigende Phosphateinträge lösen zwangsläufig eine größere Biomasseproduktion aus, da der Stickstoffpool zur Zeit nicht voll ausgeschöpft wird (Phosphor ist z.Z. das limitierende Element).

Die Vorhabensträgerin hat es versäumt, den tatsächlichen Phosphatgehalt der Böden zu bestimmen. Sie beschränkt sich deshalb auf eine verbal-qualitative "Bewertung". Diese "Bewertung" weist gravierende Mängel auf. So werden den Böden fehlerhaft geringe P-Gehalte sowie eine hohe Sorptionsfähigkeit für Phosphat unterstellt. Der P-Gehalt der Böden kann an diesem Standort gar nicht gering sein.

BRUHM ermittelte 1985 für einen Waldstandort eine atmosphärische Deposition von ca. 4 kg P/ha*a (Vogelsberg). Erklärt wird dies mit dem Auskämmeffekt durch Bäume. Für Ballungsgebiete wurden ca. 1 mg Phosphor im Liter Niederschlag gemessen. Als Quelle dieses Phosphors werden Verbrennungsvorgänge von Heizöl, Treibstoffen und Schmierölen verantwortlich gemacht. Hinzu kommen noch Depositionen von Pollen und Verwehungen von vegetationslosen Flächen. Die mittlere Depositionsrate von Phosphor wird für die Bundesrepublik mit ca. 0,4 kg P/ha*a angegeben. In einer Untersuchung der Dauerbeobachtungsflächen der HLUG (unveröffentlicht) wurden mittlere Depositionsraten von 2 kg o-Phosphat/ha*a (= 0,9 kg P/ha*a) ermittelt.

Die Böden im Untersuchungsgebiet bestehen überwiegend aus Sand, Kies oder Feinkies mit geringmächtiger Humusauflage (vgl. die entsprechenden Bohrprofile). Sandböden weisen eine geringe Sorptionsfähigkeit auf. Da auch die Eisen- und Aluminiumgehalte hier sehr gering sind und zudem eine Versauerung wegen des geringen Basengehalts der Böden bereits eingetreten ist, muss eine niedrige bis praktisch nicht vorhandene Sorptionsfähigkeit für Phosphat unterstellt werden (vgl. Hydrologie in Hessen, HLUG).

Durch die Rodung werden wesentliche Mengen des Phosphats in tiefere Boden-

schichten verlagert. Bei dem Flurabstand des Grundwassers von nur 4 bis 5 Metern (Untersuchungsgebiet in unmittelbarer Nähe des Mönchwaldsees) gelangt ein erheblicher Teil davon in das Grundwasser. Dort ist Phosphat wegen der reduzierenden Bedingungen im Grundwasserleiter sowieso relativ mobil. Es kann daher wegen der hohen Abstandsgeschwindigkeit des Grundwassers in kurzer Zeit in naheliegende Gewässer wie den Mönchwaldsee und den Staudenweiher verfrachtet werden (vgl. Gutachten G5).

Im Mönchwaldsee, vor allem aber im Staudenweiher kann nicht mit einer Immobilisierung des eingetragenen Phosphats im Sediment gerechnet werden, zumindest nicht während der Vegetationsperiode. Die Sauerstoffgehalte liegen hier während der sommerlichen Stratifikation (Schichtung) in Seebodennähe unter 1 mg/L, beim Staudenweiher ist davon sogar das gesamte Hypolimnion (Wasserschicht unter der Sprungschicht) betroffen (vgl. Gutachten G6). Bei Sauerstoffgehalten unter 1 mg/L und gleichzeitiger Anwesenheit von Sulfid-Ionen - nahezu immer im Sediment von Seen vorhanden (!) - kommt es zu einer schlagartigen Freisetzung von Phosphat aus dem Sediment, das dann durch Bioturbation, aufsteigende Gasbläschen, windbedingte Turbationen etc. bis in die biologisch aktive Zone, das Epilimnion (Wasserschicht über der Sprungschicht = produktive Zone), gelangen kann.

Bereits geringe Mengen Phosphat können zu starkem Wachstum des Phytoplanktons führen. Verantwortlich ist der "Redfield-Quotient", der das übliche mittlere molare Verhältnis von Kohlenstoff (C), Stickstoff (N) und Phosphor (P) in den Organismen des Phytoplanktons beschreibt (C:N:P - Verhältnis ~106:16:1; bei P-Mangel bis 235:18:1). Da Kohlenstoff in nahezu unbegrenzter Menge aus dem Kohlendioxid in der Atmosphäre nachgeliefert wird und Stickstoff bereits in ausreichender Menge zur Verfügung steht und durch die großflächigen Rodungen zusätzlich in erheblichen Mengen hochmobile Nitrat-Ionen freigesetzt werden (vgl. hierzu Gutachten G1, Teil III, Boden).

Die zusätzlichen Nährstoffeinträge werden eine verstärkte Biomasseproduktion einleiten. Unabhängig davon, ob die Biomasse in Form tierischer (Fische, Muscheln, etc.) oder pflanzlicher Biomasse vorliegen wird, entsteht so ein größeres Nahrungsangebot für Wasservögel. Es ist bekannt, dass die verwertbare Biomasse von überwinterten Wasservögeln in hohem Maße ausgenutzt wird. Steigende Biomasse führt zu steigenden Wasservogelzahlen und umgekehrt. Aus der Erweiterung des Nahrungsangebotes resultiert eine größere Attraktivität des Mönchwaldsees für Wasservögel.

Auch die Rodung selbst erhöht die Attraktivität des Sees für Wasservögel, wie im nachfolgenden Punkt dieser Stellungnahme erläutert wird. Die beschriebene Attraktivitätssteigerung wird also in jedem Fall eintreten, so dass die Einbindung des gesamten Mönchwaldsees in die Sicherheitsmaßnahmen des Flughafens unvermeidlich ist.

2.3.3 Gehölzsaum des Mönchwaldsees wird geöffnet

Die Fehlplanung einer Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald ergibt sich u.a. aus der Notwendigkeit, den Gehölzbestand in der südöstlichen Ecke des Mönchwaldsees zu öffnen. Die Öffnung betrifft allein durch die Maßnahmen der Hindernisfreiheit ca. 175 m am Ostufer und > 200 m am Südufer. Betrachtet man die verbindende Gerade (Längsseite des Dreiecks) entsteht eine Öffnung von ca. 300 m. Auf dem überwiegenden Teil der Strecken muss der vorhandene Hochwald unmittelbar beseitigt werden, dann folgt eine Zone in der die hohen Bäume gefällt oder geköpft werden und erst dann beginnt eine schmale Zone des „langfristigen Umbaus“ (Plan G1.II.1). Die abweichende Darstellung in der VP für das VSG weicht von der eigentlichen Planung vollständig ab, da dort nur von einem langfristigen Umbau gesprochen wird (CG2, Teil 8, S. 35).

Die Folge dieser Entwicklung ist eine Attraktivitätssteigerung des Mönchwaldsees für die Wasservögel, denn je offener sich das Gewässer den ankommenden Vögel präsentiert, desto eher werden sie dort landen. Der See verliert durch Rodungen für die Bahn selbst und die Beseitigung des Waldgürtels weitgehend seinen Charakter als „Waldsee“. Die veränderte äußere Gestalt signalisiert den Vögeln eine bessere Übersichtlichkeit und ein größeres Sicherheitsgefühl. Solange der einmal gelandete Vogel bzw. Vogeltrupp dann nicht gestört wird, wird er das Gewässer auch nicht verlassen, sondern seinen Energiebedarf befriedigen. Das gilt insbesondere für klassische Rastvögel auf dem Zug und hungrige Vögel, die vor allem zum Winterende vermehrt auftreten. Auch wenn die Sichtbeziehungen sich objektiv nicht verbessern würden und der Grubenhang in Verbindung mit dem verbleibenden Gehölzsaum den freien Rundumblick der Wasservögel verhindert, wird dieser Effekt eintreten. Er wird begünstigt durch die Maßnahmen zur Hindernisfreiheit, die am Süd- und Ostufer notwendig werden. Auch ohne eine aktive Rodung sämtlicher Gehölze auf den Böschungsflächen des Mönchwaldsees entsteht hier die über mehrere hundert Meter breite Zone, die gegenüber dem sonstigen Baumbestand rund um den See niedriger ist. Die Austauschbeziehungen mit dem Main und den dort in großer Zahl fliegenden Lachmöwen werden intensiver und die Zahl der Gänse wird am Mönchwaldsee zunehmen. Als geeignetes Vergleichsobjekt kann auf das NSG Massenheimer Kiesgruben im Main-Taunus-Kreis verwiesen werden. Hier sind trotz einer hohen Böschung auf der Westseite und einem umlaufenden Gehölzbestand ganzjährig regel-

mäßig Grau-, Kanada- und Nilgänse anzutreffen, die auf den umliegenden Freiflächen äsen.

Die größere Attraktivität vergrößert wiederum die potentielle Vogelschlaggefahr. Im Zusammenhang mit der VP für das VSG Untermeinschleusen ist dabei die Beeinträchtigung durch Vogelverluste von Bedeutung. Gerade große, schwere Vögel, wie der Kormoran, Gänse oder Schwäne, die bereits heute immer wieder im VSG und speziell am Mönchwaldsee beobachtet werden können, werden den See verlassen, indem sie durch diese „Schneise“ fliegen, in der der Gehölzsaum niedriger ist als am Rest des Sees. Vögel nutzen jede Möglichkeit der Energieeinsparung, so dass sie gerade beim Energieintensiven Start den „leichtesten Weg nehmen“. Für schwere Vögel gilt dies in verstärktem Maße. Bei dem Flug vom Mönchwaldsee Richtung Westen zum Main fliegen sie dann unmittelbar den landenden Flugzeugen entgegen, während diese gerade das Chemiewerk Ticona passieren. Damit wird exakt die Entwicklung eingeleitet, die aus Gründen des Vogelschlagrisikos nicht erfolgen darf.

Gegen diese Darstellung kann nicht durchgreifend eingewendet werden, dass einige Vegetationsbestände *„erst nach dem Prognosehorizont 2015 die kritische Höhe erreichen oder überschreiten“* (vgl. S. 35). Die Verträglichkeitsprüfung für Natura-2000-Gebiete orientiert sich einzig an der absehbaren Bedrohung der Schutzgüter und nicht am fachplanerisch bestimmten zeitlichen Planungshorizont. Entscheidend ist allein, dass die Bäume diese Höhe erreichen können und dann gefällt bzw. gekappt werden müssen.

Festgehalten werden muss, dass ein Baum, der am oberen Grubenrandbereich wächst, die Höhe der vorhandenen Waldbäume erreichen kann und dann eingeschlagen werden muss. Was die Vorhabensträgerin hierzu vorträgt, ist in der Sache nicht hilfreich. Maßstäbliche Darstellungen der bestehenden und geplanten Höhenverhältnisse fehlen (CG2, Teil 8, S. 36-37, Abb. 3-1, 3-2 und 3-3,). Die dargestellten Schnitte verdeutlichen lediglich ein Prinzip, liefern aber nicht die notwendigen Zahlenwerte. Ein Schnitt durch das westliche Südufer fehlt ganz. Immerhin kann man erkennen, dass zwischen dem Niveau des Wasserspiegels im See und der Geländeoberfläche des Waldes lediglich ein Höhenunterschied zwischen 5,83 m und 6,73 m besteht. Selbst wenn der vorgeschlagene

ne Flughafenbezugspunkt mit 100 m über NN zum Bezugspunkt der Höhenbeschränkung wird (B1.2, S. 24), beträgt der Höhenunterschied zwischen dem Seeniveau und dem Flughafenbezugspunkt 11,58 m. Solche Höhenunterschiede werden bereits von Bäumen 2. Ordnung überwachsen. Damit ist vorgezeichnet, dass auch der bestehende Gehölzsaum auf der Böschung nicht in der heutigen Form erhalten bleiben kann. Unverständlich ist die Prognose der Vorhabensträgerin zur potentiell möglichen Wuchshöhe des Gehölzbestandes auf dem ansteigenden Grubenrand.

„Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Wuchsleistung auf der steilen Uferböschung in Zusammenhang mit der üblichen und erforderlichen Pflege des Bestandes ausreichend, um sicherzustellen, dass hier ein Einwachsen in sicherheitsrelevante Höhen ausgeschlossen werden kann.“ (CG2, Teil 8, S. 35)

Der Satz ergibt keinen Sinn.

- Wachsen die Gehölze in den sicherheitsrelevanten Bereich nun hinein oder nicht?
- Was ist hier die spezifische „naturschutzfachliche Sicht“?

Die Vorhabensträgerin bemüht sich, den Sachverhalt zu verschleiern.

- Wieso kann ein Gehölzbestand seine „ökologische Funktion erhalten oder verbessern, wenn er „umgebaut“ werden soll?
- Wie kann die Vorhabensträgerin behaupten, dass die Bewirtschaftung „ohne unmittelbare Eingriffe in den Bestand“ erfolgt, wenn sie gleichzeitig von einer „langfristigen Änderung der Bewirtschaftung“ spricht?
- Wieso kann die Vorhabensträgerin davon ausgehen, dass die Bewirtschaftung sich „nicht wesentlich von der üblichen forstlichen Nutzung unterscheidet“, wenn sie in der Zone der Hindernisfreiheit die bestehende Hochwaldbewirtschaftung durch eine nur von ihr als „Niederwaldwirtschaft“ bezeichnete Behandlung ablösen will, bei der es sich in Wahrheit um eine von strengen Sicherheitsbestimmungen gesteuerte, kostspielige technische Aufwuchsverhinderung handelt?

Die gesamte Problematik wurde bereits im Rahmen des ROV am 25.04.02 erörtert. Be-

reits damals war erkennbar, dass die im Vogelschlag-Gutachten geforderte Erhaltung des Waldsaums nicht gelingen wird. Die Anhörungsbehörde hat die Sachverhaltsaufklärung damals nicht befördert, sondern sich auf die wasserrechtliche Problematik beschränkt.

Dr. Baader (Vorhabensträgerin):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Wie gestern gesagt, wollen wir noch einmal darstellen, warum, wie und an welcher Stelle der Mönchwaldsee nicht beinträchtigt wird. Ich möchte aber eines vorausschicken, weil das ständig wechselt wird, auch von Herrn Schröder eben wieder. Ich habe am Dienstag Vormittag ausführlich erklärt, wie wir in der UVS im Rahmen der einzelnen Schutzgüter bilanziert haben, und zwar so, dass alle Varianten und ihre Auswirkungen in gleicher Weise berücksichtigt werden.

Für die Eingriffe haben wir im Sinne eines worst-case-Vorgehens für die Raumordnung angenommen, dass innerhalb der Randzone eine komplette Rodung der Wälder notwendig ist. Das heißt, der maximale Wirkungsbereich ist die Randzone. Diese Randzone verläuft links und rechts der Bahn jeweils 300 Meter. Sie ist den Darstellungen - auch derjenigen, die Sie aufgelegt haben - zugrunde gelegt.

*Verhandlungsleiter Bickel:
500 Meter!*

Dr. Baader (Vorhabensträgerin):

Auf jeder Seite 300 Meter von der Achse der Bahn. Wenn man das Ganze auf die südliche Spitze des Mönchwaldsees fokussiert, ergibt sich folgendes Bild. 150 Meter von der Bahnachse entfernt sehen Sie einen Streifen; er heißt nach BMV Hindernisrichtlinie. Ab diesem Streifen - das habe ich alles schon einmal erklärt - beginnt der Anstieg der hindernisfreien Zone. Die blaue Linie ist die alte Hindernisrichtlinie, die rote Linie ist die neue Hindernisrichtlinie. Die blaue Linie hat eine Steigung von 1 : 10, die rote Linie nach der neuen Hindernisrichtlinie eine von 1 : 7. Das bedeutet: An der äußersten Südspitze des Mönchwaldsees, also an der ungünstigsten Stelle überhaupt, bleibt der Gehölzsaum am Ufer vollständig erhalten. Mit der alten Hindernisrichtlinie hätten wir stellenweise leichte Einkürzungen vornehmen müssen; mit der neuen Hindernisrichtlinie kann der Gehölzsaum vollständig erhalten bleiben, und zwar in einer Tiefe von zirka 30 Metern ab Uferstrand. Ich denke, damit ist das ausführlich erläutert. Wir haben noch ein Luftbild. Es handelt sich um die Spitze. Sie sehen einerseits den Gehölzstreifen am Ufer entlang. Es kommt noch ein Weg, und danach beginnt der eigentliche Wald. Der Schnitt, den Sie haben, geht genau in diese Richtung. Jeder Schnitt, der von der Südspitze etwas weiter entfernt ist, zeigt natürlich ein noch günstigeres Bild.

*Verhandlungsleiter Bickel:
Damit ist diese Frage beantwortet.*

Norgall (BUND, Hessen):

Ich bewundere, wie man spontan und kurzfristig immer neue Unterlagen parat

hat; aber das neue Luftbild hilft uns ja weiter. Der Mönchwaldsee fällt von dem Spazierweg, dem Forstweg, ganz steil ab. Der Waldgürtel, von dem Herr Baader gesprochen hat und der jetzt stehen bleibt, steht also, so wie ich das Gelände kenne, an einem Hang nach unten. Das heißt, der Effekt hinsichtlich der abfliegenden „Vögel“, über den wir gestern gesprochen haben, wird überhaupt nicht erreicht. Der Waldgürtel, den Herr Dr. Hild(?) vorgeschlagen hat - ich bleibe einmal ganz vorsichtig; wir machen das irgendwann einmal ein bisschen schärfer -, sollte den Effekt haben, dass nach Süden startende „Vögel“ eine größere Höhe haben, weil sie die Bäume überfliegen müssen. Dieser Effekt tritt natürlich nicht ein, wenn ich über Bäume spreche, die an einem Hang stehen. Punkt 1. Punkt 2. Dann ist in Augenschein zu nehmen, dass die Bäume rechts des Waldweges und hinter dem See - Sie sehen dort hohe Stangen - höher als 12 Meter sind. Das ist ein klassischer Hochwald, und Sie können ihn nicht kappen, sondern müssen ihn roden.

Verhandlungsleiter Bickel:

Das hat keiner bestritten; das war auch so dargestellt.

Norgall (BUND, Hessen):

Damit haben Sie genau das gemacht, was wir gestern gesagt haben: Sie öffnen den Waldgürtel. Damit haben Sie ein Sicherheitsproblem. Herr Dr. Hild(?) als Vogelschlag-Gutachter hat gestern und auch schriftlich ausgeführt, dass er empfiehlt, dass das nicht passieren soll. Dies haben wir gestern vorgetragen, und auch durch die neue Richtlinie wird das Problem nicht beseitigt.

Verhandlungsleiter Bickel:

Das ist ja okay; es ging aber nicht um diese Frage. Die offene Frage war: Wird der Mönchwaldsee angeschnitten, ja oder nein? Diese Frage ist beantwortet.

2.3.4 Die Vögel im VSG sollen bejagt und vertrieben werden

Die Annahme einer „erheblichen Beeinträchtigung“ ergibt sich unmittelbar und zwingend aus den Sicherheitsfragen, da „*zusätzliche Vergrämungsmaßnahmen*“ nicht ausgeschlossen werden können (CG2, Teil 8, S. 38 Abs. 1). Wenn aus Sicherheitsgründen eine Bejagung der geschützten Vögel nicht ausgeschlossen werden kann, ist das Vorhaben ganz offensichtlich im Konflikt mit den Erhaltungszielen. Die Wahrscheinlichkeit, dass auf die Attraktivitätssteigerung des VSG-Bestandteils Mönchwaldsee irgendwann mit Vergrämungsmaßnahmen reagiert werden muss, ist absehbar.

Die „*Empfehlung*“ der „*flugsicherheitsrelevanten Bejagung in den Randzonen*“ wird für die Gewässer „Mönchwaldsee“, „Staudenweiher“ und „Kiesgrube Dr. Bauer“ bereits im Vogelschlag - Gutachten des ROV (G12, S. 100) gegeben. Während des Erörterungs-

termins im ROV widersprach der Gutachter seiner schriftlichen Empfehlung. Nun empfiehlt derselbe Vogelschlag-Gutachter in seinem aktuellen Gutachten erneut *„die Anpassung der Bejagung von Wasservögeln auf den Kiesgruben Dr. Bauer und Willersinn-Klaraberg entsprechend den Flugsicherheitsanforderungen“* (G 7, S. 153). Bei der Kiesgrube Willersinn-Klaraberg handelt es sich um den Mönchwaldsee.

Außer der aktiven Bejagung wird der Einsatz von Scheuch- und Vergrämungstechniken empfohlen. Diese können Einzelschallereignisse >100 dB (A) erzeugen (vgl. G7, S. 82). Im Vogelschlag-Gutachten wird ausgeführt, dass die angebotenen Geräte in aller Regel im Dauerbetrieb wirkungslos seien, weil eine Gewöhnung einträte (G 7, S. 149). Für die Nordwest-Variante werden *„Geräte/Verfahren“* empfohlen, *„deren Wirksamkeit ortsbezogen zuvor in Testreihen festgestellt wurde. Für den Bereich der Landebahn Nordwest (innerhalb des Zauns) kommen unter den technischen Geräten ausschließlich pyroakustische Installationen in Betracht, die je nach Beobachtung des Vogelauftretens entweder mobil oder ortsfest eingesetzt werden sollten.“* (G 7, S. 85). Die Scheuch- und Vergrämungswirkung solcher pyroakustischen Mittel reicht 100-400 m weit. *„Kapa-kit-Patronen“* seien hochwirksam gegen Zugvögel und sollten *„zur Ausrüstung der bird-control gehören“*. *„Guter Vergrämungserfolg bei Zugvögeln“* wird auch Trommelrevolvern zugesprochen. Die *„Stefan“-Anlage* ist *„z.Z. das wirksamste zur kurzfristigen Vertreibung von Standvögeln und zur Vergrämung von Gast- und Zugvögeln.“* Die Anlage erzeugt einen zeitlich versetzten Doppelknall von *„ca. 200 dB (A)“* und deckt einen Bereich von ca. 8 ha ab. (G 7, S. 82). Die beschriebenen Reichweiten belegen, dass der Einwirkungsbereich pyroakustischer Installationen abweichend von der Behauptung im Vogelschlaggutachten (G 7, S. 85) sehr wohl weit über den Flughafenzaun hinausreichen kann. Dies gilt insb. dann, wenn Vogelansammlungen verscheucht werden sollen, die sich auch in der Nähe des Zauns selbst aufhalten. Scheuch- und Vergrämungsmittel können aus Gründen der Sicherheit auch nicht untersagt werden. Damit ist die erhebliche Beeinträchtigung der Vögel im VSG vorgezeichnet. Tatsächlich will die Vorhabens-trägerin solche Anlagen im Bereich der nördlichen, neuen Landebahn auch stationär automatisch und halbautomatisch *„zur Kiesgrube Willersinn-Klaraberg hin“* vorhalten (G1, Teil 2, S. 50). Da die Problematik bereits ausführlich im ROV erörtert wurde, kann auf diese Anlage wohl nicht verzichtet werden. Zumindest wird niemand ausschließen können, dass ihr Einsatz oder der eines vergleichbaren Gerätes notwendig werden wird.

2.3.5 Verstöße gegen die Erhaltungsziele

2.3.5.1 Lärm-Immissionen beeinträchtigen die Erhaltungsziele

Die Beschreibung und Analyse der Vorhabensträgerin ist hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb nicht schlüssig. Erhebliche Beeinträchtigungen können unter Beachtung des Vorsorgeprinzips und der Entscheidung C-127/02 des EuGH nicht ausgeschlossen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm-Immissionen können von der Vorhabensträgerin nicht ausgeschlossen werden. Sie hat zudem die Problematik falsch dargestellt und stützt ihre Prognose auf einen völlig unhaltbaren Vergleich.

Zutreffend stellt die Vorhabensträgerin heraus, dass Schallereignisse vor allem in Verbindung mit Sichtkontakt zu Schreckreaktionen bei Vögeln führen können. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die möglichen Effekte lassen keine eindeutige Prognose zu. Es wird auf der Empfängerseite über große Unterschiede bei der Reaktion der einzelnen Arten, dem Zeitpunkt des Auftretens der Störungen im Jahresverlaufs, den verschiedenen Lebenssituationen, der Truppgröße der Vögel usw. berichtet. Hinsichtlich der Störquellen wurden Unterschiede nach der Art der Fluggeräte, der Schalleinwirkung, der Fluggeschwindigkeiten, der Flughöhen, der Flugrichtungen usw. festgestellt. In der Literatur wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Feststellung der Gewöhnung wegen methodischer Mängel bei den bisherigen Mitteilungen zweifelhaft bleibt (Kempf & Hüppop 1998). Welche Arten und Individuen die gestörten Flächen mit dem Auftreten der Störungen verlassen und nicht mehr aufsuchen, kann später nicht mehr festgestellt werden. Methoden bedingt werden dann nur die Arten und Individuen angetroffen, die sich an die Störung gewöhnt haben. Die von der Vorhabensträgerin mitgeteilte Schlussfolgerung aus „Kempf & Hüppop 1997“

„Durch Fluglärm sind bislang keine negativen Auswirkungen auf Populationen bekannt“

liest sich in der Zusammenfassung des Originals anders

„Anscheinend können sich Tiere auch an starke Lärmimmissionen gewöhnen“

und „Von wenigen Unglücksfällen bei Panikfluchten abgesehen, sind negative Auswirkungen von Fluglärm als solchem auf Individuen und Populationen nicht nachgewiesen, während Flugverkehr als ganzes vielfältige Schäden hervorrufen kann. Hinsichtlich der Lärmeffekte auf Wildtiere sind noch viele Fragen offen.“

Eine zur Planung vergleichbare Situation ist nicht bekannt, da große Ansammlungen von Wasservögeln im Nahbereich wegen der Vogelschlaggefahr üblicherweise ein Ausschlussgrund für die Anlage eines Flughafens darstellen. Regelmäßig wird deshalb gefordert, bestehende nasse Abgrabungen schnellstens zu verfüllen und neue nicht zu genehmigen. Soweit größere Vogelzahlen im Nahbereich des Flughafens erscheinen, gehen alle Anstrengungen dahin, diese zu vergrämen (s.o.).

Die Vorhabensträgerin unterstellt, dass permanent anwesende Arten sich an die spezifischen Störsituationen gewöhnen werden, die nach Realisierung auftreten werden. Der Analogieschluss zur Gewöhnung an Lärm-Immissionen aus den Brutbeständen der Anhang-1-Arten im Umfeld des Flughafens ist nicht haltbar. Wasservögel reagieren gänzlich anders als Wald-, Gebüsch- oder Wiesenvögel. Dies lässt sich schon aus dem verständlicherweise anderen Sicherheitsbedürfnis der rastenden und gutschichtbaren Vögel auf den Wasserflächen, ableiten. Wald- und Gebüschvögel leben in einem Lebensraum, der ihnen vielfältige Versteckmöglichkeiten bietet. Bereits die Alltagserfahrung des ornithologischen Laien reicht aus, um dies nachzuvollziehen. Wiesenvögel sind bereits deutlich empfindlicher als die vorgenannten, doch auch sie können sich ggf. in der Vegetation „unsichtbar machen“. Aus diesem Grund ist die Nestersuche dieser Arten für den Menschen auch so schwierig. Dort wo Wiesenvögel in großen Gruppen auftreten, reagieren sie wieder sehr empfindlich auf jegliche Störung. Die Vorhabensträgerin prognostiziert nach dem „Prinzip Hoffnung“.

Unterstellt man, dass bei den Arten, die über längere Zeit regelmäßig im VSG angetroffen werden können, ein gewisser Gewöhnungsprozess stattfinden kann, so verbleibt gleichwohl auch bei diesen Arten, z. B. durch das Auftreten diesjähriger Tiere im Herbst, immer ein Prozentsatz, der erstmals auf die störungsreiche Situation trifft und den Gewöhnungsprozess durchlaufen muss. Man wird diesen Prozess nur als Beeinträchtigung bezeichnen können. Eine differenzierte Auseinandersetzung, wie sich der Gewöh-

nungsprozess gestaltet, ist unverzichtbar. Die bisherige Behauptung, die sich auf einen unzulässigen Analogieschluss stützt, ist nicht belastbar.

Die Vorhabensträgerin hat verkannt, dass sie den Gewöhnungsprozess auf der Ebene der Individuen herleiten muss. Die Störreaktion trifft nicht die Art an sich, sondern Individuen in konkreten Lebenssituationen. Es macht auch keinen Sinn, häufige Vogelarten, wie die Stockente pauschal von jeglicher Betrachtung auszuschließen, denn auch in der Population der Stockenten findet man im mitteleuropäischen Winter Individuen, die aus menschenleeren Gebieten kommen und mit den heimischen Parkpopulationen im Hinblick auf die Gewöhnung an Zivilisationsereignisse nichts gemein haben. Gerade diese Bewohner großer Teile des natürlichen Verbreitungsgebietes müssen und sollen nach Art. 4 Abs. 2 VRL geeignete und störungsarme Feuchtgebiete zur Überwinterung finden. Das VSG Untermainschleusen ist mit der Zielsetzung ausgewiesen worden, dass Wasservögel hier störungsfrei rasten und überwintern können

Bei jeder Prognose verbleibt eine Restunsicherheit. Solche Restunsicherheiten sollten durch die Betrachtung aus verschiedenen Blickwinkeln eingegrenzt werden. Hinweise auf die Zusammenfassung der Standardliteratur sind im konkreten Fall nicht einschlägig. Notwendig wäre die Anführung der konkreten Vergleichsfälle, auf die sich z.B. Kempf und Hüppop beziehen. Erst die Gegenüberstellung der Fallkonstellationen kann zeigen, ob ein Analogieschluss überhaupt zulässig ist. Nur so kann man erkennen, in welchen Punkten Analogieschlüsse sinnvoll sind. Für den Fall eines Prognoseirrtums stellt sich die Frage nach den Sach- und Rechtsfolgen. Auch hierzu bleibt die Vorhabensträgerin alle Ausführungen schuldig.

Zwischen der Griesheimer Schleuse, dem Mönchwaldsee und der Eddersheimer Schleuse bestehen intensive funktionelle Austauschbeziehungen. Für Lachmöwe, Kormoran und Graureiher liegen diese auf der Hand. Entenvögel unternehmen bei Dunkelheit regelmäßig Nahrungsflüge zu den Gewässern der Umgebung. Ihre Verbreitung am Tag zeichnet zunächst die Störungsintensität der einzelnen Gewässer nach, nicht jedoch das Nahrungsangebot. Dieser Gesichtspunkt wurde von der Vorhabensträgerin nicht erkannt. Zu der Bedeutung der Gewässerbereiche Mönchwaldsee und Eddersheimer Schleuse als Nahrungsgebiet, für Wasservögel aus dem nahen Umland liegen kei-

ne speziellen Beobachtungen vor. Hierfür hätte man das Einfallen und Abstreichen der Enten in den Dämmerungsstunden prüfen müssen. Auch eine theoretische Aufarbeitung der funktionalen Beziehungen, z.B. unter Berücksichtigung der Störungsintensität an den Einzelgewässern und den Nahrungsmengen in diesen Gewässern, fehlt in der Verträglichkeitsprüfung. Der wiederholte, allgemeine Hinweis auf die Beobachtungsprogramme im Zusammenhang mit dem Vogelschlag-Problem und den Feststellungen von Senckenberg (2003) ist wenig hilfreich, weil diese Untersuchungen sich der hier genannten Fragestellung gar nicht widmen sollten. Tatsächlich wechseln die verschiedenen Wasservogelarten aber großräumig zwischen den einzelnen Gewässern. Das Vogelschlag-Gutachten spricht in diesem Zusammenhang vom „*Pendelzugsystem Untermain-Inselrhein-Feldmark*“ und befürchtet „*kleinräumige Zugbewegungen*“, die „*den westlichen Anflugsektor queren können*“ sowie „*Pendelflüge in südwestliche Richtung*“ (G 7, S. 133-134).

In diesem Zusammenhang sind die spezifischen Funktionen des VSG Untermainschleusen in Blick zu nehmen. Alle Gewässerbereiche bleiben bei plötzlich einsetzendem Frost lange eisfrei, so dass die Rastbestände dann schnell hochschnellen. Die Maximalzahlen der meisten Arten stammen aus diesen Phasen. In der besonderen Notsituation, in der Gewässer nördlich und östlich des sowie vor allem im Rhein-Main-Gebiet zufrieren, finden viele Arten hier noch geeignete störungsarme Gewässer. Der Mönchwaldsee ist zudem strömungsfrei, wie es z. B. der Zwergtaucher und die Tauchenten bevorzugen. Die in dieser Phase eintreffenden Vögel haben zwangsläufig keine Zeit sich an die Störungssituation zu gewöhnen. Individuen, die die gestörte Situation nicht ertragen werden, wird man ggf. gar nicht zu Gesicht bekommen, weil sie bereits mit den ersten lauten Einzelschallereignissen noch in der Dunkelheit das Gewässer wieder verlassen. Diese Situation unterstellt die Vorhabensträgerin z. B. zutreffend für die selteneren „*Durchzügler und Wintergäste*“ Löffel-, Krick-, Eider-, Schnatter-, Schell- und Kolbenente. Durch die fehlende Betrachtung des funktionalen Zusammenhänge verkennt sie aber die tatsächliche Problematik, die letztlich alle Arten betrifft.

Fehlerhaft hat die Vorhabensträgerin keine Aussagen zu den Vorkommen der folgenden Arten am Mönchwaldsee gemacht: Graureiher, Kormoran, Reiherente und Saatkrähe. Die Arten kommen z.T. in erheblichen Anzahlen regelmäßig am Mönchwaldsee vor. Of-

fen bleibt, wie sie künftig auf die Lärm-Immissionen reagieren werden. Für folgende Arten wurde eine fehlerhafte Sachverhaltsdarstellung getroffen: Tafelente, Eisvogel, Schwarzmilan, Zwergtaucher.

Doch bereits die Aussagen der Vorhabensträgerin lösen die Rechtsfolge der erheblichen Beeinträchtigung zwingend aus, denn für Reiher- und Tafelente, Haubentaucher und Gänsesäger sowie die „Durchzügler und Wintergäste“ Löffel-, Krick-, Eider-, Schnatter-, Schell- und Kolbenente werden betriebsbedingte Störreize, die zu Stress- und/oder Fluchtreaktionen führen, „nicht ausgeschlossen“. Für die Arten Haubentaucher, Reiher- und Tafelente wird ausgeführt, dass *Jungvögel und Rastvögel*“ keinen Gewöhnungsprozess durchlaufen können. Tatsächlich muss dies aber für alle Arten gelten.

Für Reiher- und Tafelente sind die Ausführungen auch deshalb inakzeptabel, weil der beschriebenen Störwirkung ohne jede weitere Erläuterung pauschal der Charakter jeglicher Beeinträchtigung abgesprochen wird. Die Vorhabensträgerin versteigt sich sogar zu der Behauptung, dass vom Mönchwaldsee keine Beobachtung der Tafelente vorläge. Tatsächlich kann man dem Vogelschlaggutachten (G7) das Gegenteil entnehmen. Die Tafelente gehört mit monatlichen Mittelwerten von Dezember bis Februar zwischen 59 und 204 Individuen zu den häufigsten Arten auf dem Mönchwaldsee. Der SDB nennt für beide Arten „<1.000“ Wintergäste und Durchzügler. Das VSG Untermainschleusen ist für die Reiher- und Tafelente als TOP-5-Gebiet identifiziert (Fachkonzept zur Auswahl von Vogelschutzgebieten, Stand 20.09.04, S. 220). Angesichts der von der Vorhabenssträgerin bestätigten Störwirkungen auf Jung- und Gastvögel liegt eine erhebliche Beeinträchtigung vor. Denn diese beiden Gruppen machen voraussichtlich auch einen großen Anteil der gesamten Rastbestände aus.

Für Haubentaucher und Gänsesäger fehlt es an einer abschließenden Wertung der Beeinträchtigungen. Lärmbedingte Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb sollen „*voraussichtlich*“ für die Bruthabitate des Haubentauchers keine Beeinträchtigung darstellen. Für Rastvögel und Durchzügler wird keine Aussage getroffen. Hier werden offenbar erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele unterstellt. Für den Gänsesäger heißt es ausdrücklich „*Die in den Erhaltungszielen genannte Ungestörtheit des Gebietes i.S. einer betriebsbedingten Störung durch Lärm und visuelle Reize wird nicht erreicht*“

(CG2, Teil 8, S. 55). Die erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele wird also ausdrücklich bestätigt. Die weiteren Ausführungen untermauern unsere Beurteilung, denn „*Fluchtreaktionen*“ in Ausweichgebiete werden nicht ausgeschlossen. Da das VSG Untermainschleusen lt. SDB nur „<20“ Gänsesäger beherbergt, kann die Einschränkung der Vorhabensträgerin der Fluchtreaktionen auf Einzelvögel die rechtliche Einstufung nicht relativieren. Denn trotz dieser geringen Zahl musste das Gebiet bereits als „bedeutendes Rast- und Überwinterungsgebiet“ eingestuft werden. „Fluchtreaktionen“ bedeuten immer einen erhöhten Energieverbrauch. Gerade die typischen Trupps der Gänsesäger von 5 bis 20 Individuen reagieren in der Fluchtreaktion sehr stark als soziale Gruppe: Der Fluchtstart des ersten Einzelvogels „reißt“ die ganze Gruppe hoch und kann darüber hinaus noch weitere Gruppen anderer Arten „mitreißen“. Fluchtstarts unterscheiden sich bei Wasservögeln von normalen Startvorgängen und werden über die Artgrenze als scharfes Auslösesignal verstanden, auf das „spontan“ reagiert wird ohne die Gefahrensituation individuell zu prüfen. Die Vorhabensträgerin vertritt offenbar die Auffassung, dass ein Verstoß gegen die Erhaltungsziele eines VSG als unerhebliche Beeinträchtigung gewertet werden kann, wenn sie sich nur auf eine geschützte Art bezieht. Auch der Hinweis auf „*Ausweichmöglichkeiten*“ außerhalb des VSG kann nicht als Minderung der Beeinträchtigung angeführt werden. Mit der Sicherung des VSG ist die Zielsetzung zum Schutz in diesem Gebiet verbunden.

2.3.5.2 Eddersheimer Schleuse

Für den Bereich der Eddersheimer Schleuse hat die Vorhabensträgerin nicht erkannt, dass die Nordwest-Landebahn im Betrieb zu einer gänzlich anderen Situation führen wird, wie sie im Ist-Betrieb vorhanden ist (s.o.). Sie hat auch keine vergleichende Betrachtung der Lärmsituation zwischen Ist-Betrieb und Planungsfall durchgeführt. Es fehlt sogar an exakten Entfernungsbestimmungen der Brutplätze zu den Flugzeugen im Landeanflug. Auch wurde nicht beachtet, dass die Flugzeuge nicht nur punktuell über dem Main, sondern über längere Zeit im Nahbereich der Eddersheimer Schleuse fliegen.

Regulär startende Flugzeuge kreuzen den Main > 1 km südlich der Eddersheimer Schleuse in Höhen zwischen 500 und 1.000 m (CG2, Teil 8, S. 51). Der künftige Kreuzungspunkt mit dem Main würde hingegen nur 300 m südlich des VSG und die Überflughöhe soll bei 120 m liegen. Während sich die Flugzeuge heute von den Vögeln der

Eddersheimer Schleuse weg und nach oben bewegen, so dass der Lärm für die Dauer des Sichtkontaktes abklingt, werden die Maschinen sich künftig im Sinkflug bei ständig zunehmender Lautstärke den Vögeln in spitzem Winkel annähern.

Unzutreffend ist auch die Annahme eines regelmäßigen Flugbetriebes. Die Betriebsrichtungen werden am Frankfurter Flughafen nämlich regelmäßig gewechselt. Für die Eddersheimer Schleuse muss deshalb von einem „unregelmäßigen Überflug“ ausgegangen werden, soweit der tatsächlich stattfindende Vorbeiflug überhaupt als „Überflug“ charakterisiert werden kann. Nach der Umstellung der Betriebsrichtungen am Flughafen wirken die ersten Anflüge aus Westen zumindest auf einen Teil der Vögel wie „Einzelergebnisse“. Es ergibt sich deshalb ein Widerspruch zwischen der Tabelle 3-1 (CG, Teil 8, S. 45) und der angeblich sicheren Prognose hinsichtlich unerheblicher Beeinträchtigungen. Tatsächlich schließt die Vorhabensträgerin *„anfängliches Fluchtverhalten zumindest bei empfindlichen Individuen“* nicht aus (CG, Teil 8, S. 46). Solche Fluchtreaktionen einzelner Vögel können aber zu Kettenreaktionen des gesamten Rast- oder Brutbestandes führen. Bei der Analyse zu den einzelnen Arten (Kap. 3.2.3) erscheint das Problem der empfindlichen Einzelvögel nicht mehr.

Bereits die Einteilung der Vorhabensträgerin zu den *„Reaktionen von Vögeln auf Überflüge“* (CG2, Teil 8, S. 45) zeigt das beträchtliche Störungspotential:

Selbst bei regelmäßigen Überflügen zwischen 50 und 200 m sollen Brutvögel *„off“* und Gastvögel *„wahrscheinlich teilweise“* mit Gewöhnung reagieren. Unregelmäßige Überflüge haben ein höheres Störungspotential. Brutvögel reagieren *„teilweise mit Gewöhnung“*, Gastvögel *„fliehen meist“*. Treten solche Ereignisse einmalig auf, reagieren Vögel nach Meinung der Vorhabensträgerin mit *„starkem Stress bis hin zur Panik“*.

Die bedeutensten Brutvogelarten der Eddersheimer Schleuse sind der Kormoran, der Graureiher und die Saatkrähen. Das Auftreten dieser Arten als Brutvögel stellt bereits eine Anpassungsleistung an die keineswegs völlig störungsfreie Situation dar. Auch wenn die Vorhabensträgerin die Auswirkungen der Freizeitnutzung und des Schiffsverkehrs übertrieben darstellt, gehen hiervon natürlich Störreize aus. Auf diese vorbelastete

Situation wird die Störwirkung durch den Flugbetrieb aufgesattelt. Auch wenn man zu Gunsten der Vorhabensträgerin unterstellt, dass die brütenden Vögel die Nester nicht verlassen, müssen physiologische Stressreaktionen wie das Aufstehen vom Gelege unterstellt werden. Zumindest wurden erhöhte Herzschlagfrequenzen mehrfach und bei verschiedenen Arten als Reaktion unterhalb sichtbarer Reaktionen bei Vögeln nachgewiesen. Damit stellt sich die Frage der langfristigen Bedeutung der Eddersheimer Schleuse als Brutplatz. Während Saatkrähen theoretisch zwar in die Siedlungsgebiete wechseln könnten, erlitten Graureiher und Kormoran einen echten und unwiderbringlichen Verlust. Potentielle Ausweichstandorte existieren im Umfeld nicht. Für die Saatkrähe entsteht der Konflikt nach der potentiellen Umsiedlung in die Siedlung, denn die Art wird seit vielen Jahren - legal und illegal- wegen ihrer Geräusche in den Kolonien aus den Siedlungen vertrieben. Vergleichsbeispiele für den Verbleib der Arten trotz einer Störungszunahme kann die Vorhabensträgerin nicht anführen. Der Hinweis auf die Brutkolonie am Flughafen Bremen leidet an der viel geringeren Zahl der Flugereignisse und der größeren Entfernung der Kolonie vom aktiven Flugbetrieb. Hinzu kommt, dass gerade in Bremen der Abschuss von Graureihern, die innerhalb des Flughafens Nahrung suchen diskutiert wird. Der Konflikt ist auch für die Saatkrähe im Hinblick auf die neue Landebahn ebenfalls absehbar, weil hier in der Nähe der Kolonie neue Nahrungsflächen entstehen und die bisherigen weiten Nahrungsflüge bis zur Deponie Wicker im Zuge der Rekultivierung aufhören werden.

2.3.5.3 Mönchwaldsee

Leider erfährt man nicht, in welchen Bereichen die auf dem Mönchwaldsee rastenden Vögel den anwachsenden Lärm einer landenden Maschine mit einer visuellen Wahrnehmung verbinden können (vgl. CG2, Teil 8, S. 47). Da die Kombination aus Sicht- und Lärmstörung einen höheren Effekt auslöst, ist dies nachzuliefern.

Für den Mönchwaldsee werden stark ansteigende Dauerschallpegel und Einzelschallergebnisse prognostiziert. Für den Lärmpunkt V 11 in der südöstlichen Gebietsgrenze wurde der Anstieg des Dauerschallpegels von 58,5 auf 64 dB (A) prognostiziert. Für den Punkt V 12, der ca. 550 m nördlich, aber östlich des Mönchwaldsees liegt, soll eine Steigerung von 56,2 zu 58,8 dB (A) erfolgen. Noch bemerkenswerter wäre die Entwick-

lung der Einzelschallpegel >65 dB (A). Sie würde bei V 11 um 450 % auf 192.451 ansteigen. Die Anzahl sehr lauter Pegel >80 dB (A) soll sogar um 900 % steigen. Für V 12 wurde eine knappe Verdreifachung der lauten Ereignisse >65 dB (A) berechnet. Die sehr lauten Ereignisse >80 dB (A) sollen aber von 75 auf 12 in den 6 verkehrsreichsten Monaten sinken (-625 %).

Gehörschäden (akustische Traumata) setzen bei Vögeln ab >80-90 dB (A) ein. Die Fläche, in der solche Pegel erreicht werden, wird nicht dargestellt. Man muss aber unterstellen, dass die Vögel diesen Bereich eher meiden werden, auch wenn die Regeneration des Gehörs bei Vögeln offenbar stärker ausgeprägt ist.

Die potentielle Lärmwirkung wurde vom Vogelschlag-Gutachter im Erörterungstermin zum ROV bestätigt. Entweder die Vorhabensträgerin folgt dieser Einschätzung, dann muss sie die erhebliche Beeinträchtigung des VSG bestätigen, oder sie folgt dieser Einschätzung nicht, dann muss sie allerdings ihre Planung aus Sicherheitsgründen verwerfen:

Dr. Hild (Vorhabensträgerin):

Zu Frage 3, Willersinn-Klaraberg. Natürlich ist Willersinn-Klaraberg im Hinblick auf die Vorzugsvariante Nordwest mit besonderer Aufmerksamkeit zu betrachten. Natürlich wird man sich überlegen müssen, wie man bei der Gestaltung der Seite der Nordwestvariante vorgeht, die zu dieser Grube hin liegt. Ich persönlich bin der Meinung - das basiert auf den Beobachtungen, die wir seit 30 Jahren praktisch hier turnusmäßig machen -, dass der Wasservogeldruck von der Kiesgrube Willersinn nach Süden gleich null ist. Das, was sich in Willersinn an Wasservögeln bewegt, geht im Wesentlichen nach Norden Richtung Main ab. Das hängt damit zusammen, dass das Bebauungsband im Süden liegt. Das hängt damit zusammen, dass wir die Geräuschkulisse der Autobahn und der Bundesbahntrasse im Süden haben. Jeder vernünftige Vogel würde nicht nach Süden abwandern, sondern sich nach Norden bewegen, wo er zudem die besseren Nahrungsbedingungen hat, siehe Main, Eddersheimer Schleuse. - Danke schön. (ROV EÖT 19.04.02, S. 107)

Dr. Hild (Vorhabensträgerin):

Zum Thema „Wald“ möchte ich ergänzen, dass keineswegs vorgesehen ist, den gesamten Wald zur Willersinngrube zu entfernen. Es bleibt eine Waldkulisse vorhanden, die sicherlich dazu geeignet ist, nach Süden drängende Vögel, wie ich es soeben schon erwähnt habe, daran zu hindern, über den Bereich der Nordwestvariante hinwegzufliegen - abgesehen davon, dass die Geräuschkulisse dem entgegensteht (ROV 19.04.02, S. 120).

Der Eisvogel brütet am Mönchwaldsee (Rausch 2002). Der Brutplatz wird voraussichtlich aufgegeben.

Die Vorhabensträgerin beschreibt einen wahrscheinlichen Brutplatz des Schwarzmilans am südwestlichen Ufer (vgl. Plan G 2, VII). Die Beeinträchtigung dieses Brutvorkommens durch die neue Landebahn wird nicht diskutiert. Es entsteht eine Gefahr des Individuenverlustes für die Alt- und Jungvögel, die bisher nicht besteht. Nach Angaben der Vorhabensträgerin jagt die Art auf dem Flughafengelände und in den Mainwiesen. Künftig wird eine Gefährdungssituation deshalb entstehen, weil die gerade flügenden Jungvögel ggf. in den engeren Landebahnbereich hineinfliegen, wenn sie ersten Flug- und Jagderfahrungen machen. Gefährdet sind dann auch die Altvögel, die diese Jungvögel füttern.

2.3.5.4 Aufforstung Mainwiesen

Außerdem sollen die Mainwiesen als wichtiges Jagdgebiet innerhalb des VSG teilweise aufgeforstet werden. Diese Maßnahme stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des VSG dar. Es würde gegen das Erhaltungsziel „*Erhaltung der ... angrenzenden Grünlandfläche als Lebensraum der nach der EU-VS-RL geschützten Vogelarten*“ verstoßen. Die Wiesen werden vom Schwarzmilan, dem Graureiher und den Saatkrähen intensiv zur Nahrungssuche genutzt. Sie liegen nah an den Brut- und Rastplätzen und sind schon deshalb von hoher Bedeutung. Einen Mangel an Brutplätzen können wir im VSG nicht erkennen. Die Argumentation der Vorhabensträgerin geht fehl. Sie verkürzt die Sachfragen unzulässig und ist rechtlich nicht haltbar.