

# Philipp-Gerlach • Teßmer

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**RP Darmstadt**

**Luisenplatz 2**

**64278 Darmstadt**

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 23 20 71  
Fax: 069 / 23 20 90

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**www.pg-t.de**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom      Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
2005 F 02

Frankfurt am Main, den  
11.03.2005

**Betreff:      Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens**  
**Hier: Einwendung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir im Namen und im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz  
Deutschland, Landesverband Hessen, Triftstr. 47, 60528 Frankfurt am Main

## **Einwendungen**

im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Die Bevollmächtigung wurde bereits angezeigt. Eine auf uns lautende Vollmacht für das Planfeststellungsverfahren liegt diesem Schreiben bei.

## I. Verfahrensrechtliche Aspekte

Der BUND lehnt den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens ab. Es wird **beantragt** aufgrund der mangelhaften und unvollständigen Planfeststellungsunterlagen,

**das Planfeststellungsverfahren einzustellen bzw. solange auszusetzen bis die Vorhabensträgerin vollständige Unterlagen vorgelegt hat, die geeignet sind, die Auswirkungen des Vorhabens beurteilen zu können.**

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist jedoch schon jetzt ersichtlich, dass die gegen das beantragte Vorhaben sprechenden Gründe bei weitem dem Interesse der Antragstellerin an dem Ausbau des Flughafens Frankfurt überwiegen. Es wird daher **beantragt,**

**den Antrag der Vorhabensträgerin gem. § 8 Abs. 1 LuftVG abzulehnen.**

Das geplante Vorhaben verstößt gegen zahlreiche naturschutzrechtliche Vorschriften, wie z.B. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 5ff HENatG), insbesondere den artenschutzrechtlichen Bestimmungen (§ 6 a Nr. 4 HENatG), aber gegen die Verbotsnormen der betroffenen Schutzgebietsausweisungen (§§ 11ff. HENatG) und vor allem dem europäischen Schutzregime der FFH-RL und der Vogelschutzrichtlinie i.V.m. den nationalen Umsetzungsvorschriften (Art. 6 FFH-RL und Art. 4 VSRL i.V.m. §§ 20a ff. HENatG). Darüber hinaus verstößt das Vorhaben gegen Vorschriften die auch den Belangen des Naturschutzes zu dienen bestimmt sind, hier vor allem den forstrechtlichen Regelungen des HForstG (§§ 12 und 22) und den Zielen der Raumordnung, wie z.B. Regionale Grünzüge.

Auf die in den Stellungnahmen zu den vergangenen Verfahren gemachten Einwendungen wird bezug genommen:

Es handelt sich um

1. Die Stellungnahme zum Scopingverfahren zum Raumordnungsverfahren
2. die Stellungnahme im Raumordnungsverfahren
3. die Stellungnahme im Scopingverfahren zu diesem Planfeststellungsverfahren
4. die Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren „A380-Werft“
5. die Stellungnahmen anlässlich der Schutzgebietsausweisungen, insbesondere betreffend das Vogelschutzgebiet „Mark- und Gundwald“

Diese Unterlagen liegen dem RP Darmstadt vor. Die dort ausgeführten inhaltlichen Einwendungen werden ausdrücklich zum Bestandteil dieser Stellungnahme gemacht. Dies ist notwendig, da für die sachliche und rechtliche Beurteilung des Antrages der Vorhabensträgerin des hier zu beurteilenden Sachverhaltes die dort gemachten Ausführungen notwendig sind.

Weiterhin wird bezug genommen auf die anhängigen Klageverfahren

1. gegen die Plangenehmigung zum Vorhaben „CCT-Werft“ (VGH Kassel, 2 A 3239/03; BVerwG 4 C 16.04)
2. gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „A380-Werft“ (VGH Kassel, 12 A 08/05)

Die entsprechenden Schriftsätze liegen sowohl der Planfeststellungsbehörde als auch der Vorhabensträgerin vor. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass auch Ihrer Behörde die entsprechenden Schriftsätze zur Bewertung zugeleitet worden sind. Sollte die Anhörungsbehörde die Übersendung der entsprechenden Unterlagen wünschen, bitten wir um Mitteilung.

Gegenstand der gerichtlichen Auseinandersetzung zur A380-Werft ist auch die Frage,

ob dieser Flugzeugtyp überhaupt auf dem Frankfurter Flughafen starten und landen darf. Sollte das Gericht unserer Auffassung folgen, hätte dies durchgreifende Konsequenzen auf den vorliegenden Planfeststellungsantrag, denn die Luftverkehrsprognose und alle Umweltauswirkungen, wären dann fehlerhaft abgeleitet (vgl. hierzu auch Kapitel VIII).

Folgende Einwendungen werden geltend gemacht.

## II. Prognose / Dimensionierung

### A. Kritik an der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Luftverkehrsprognose

Die Planung der Vorhabensträgerin beruht auf einem fehlerhaften Gutachten zu den Prognosen des Luftverkehrs. Die naturschutzrechtlichen Tatbestände können nur dann sachgerecht geprüft werden, wenn eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen des beantragten Projektes erfolgt ist. Eine solche ordnungsgemäße Ermittlung der naturschutzrechtlich relevanten Auswirkungen ist aufgrund der fehlerhaften Luftverkehrsprognose nicht möglich.

Ausführlich setzen sich die von der Zukunft Rhein-Main (ZMR) beauftragten Gutachter mit den vorgelegten Gutachten der Vorhabensträgerin auseinander. Auf die Inhalte dieser Gutachten wird in dieser Einwendung bezug genommen und zum Gegenstand dieser Stellungnahme gemacht. Es wird davon ausgegangen, dass die Gutachten von den Kommunen, die der ZMR angehören, vorgelegt werden. Sollte eine Übersendung der Gutachten gewünscht sein, bitten wir um eine entsprechende Benachrichtigung. Es handelt sich um die Gutachten:

1. **Romberg**, Kritische Stellungnahme zu der Ausbauplanung des Flughafens Frankfurt Rhein/Main aus luftverkehrsrechtlicher Sicht
2. **Regio Consult**, Planrechtfertigung/Alternativenprüfung, Stellungnahme zu den Antragsunterlagen der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren

Das Gutachten (G8) von Intraplan Consult GmbH (30.07.2004) beinhaltet die Prognosen des Luftverkehrs am Frankfurter Flughafen im Jahr 2015. Das Ergebnis dieses Gutachtens wird zur Grundlage aller weiteren Planungsdaten herangezogen. Dies wird auf S. 29 wie folgt beschrieben:

*Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung dienen als Grundlage für die Planrechtfertigung, für die Dimensionierung der zu erweiternden Flugbetriebsflächen, baulichen Anlagen, sowie Verkehrsanbindungen und für die Beurteilung der Auswirkungen durch die entstehenden Verkehre.*

Solche Prognosegutachten sind gerichtlich nur eingeschränkt nachprüfbar. Denn Prognoseentscheidungen unterliegen zahlreichen Unwägbarkeiten, weil sie sich auf Sachverhalte in der Zukunft beziehen, die je nach Eingabe von Determinanten einer eigenständigen Einschätzung unterliegen. Bei Prognoseentscheidungen verlangt das Gesetz auf der Grundlage anerkannter Erfahrungssätze einen Schluss von bestimmten feststellbaren Tatsachen auf den wahrscheinlichen Eintritt eines künftigen Sachverhaltes (sowie hiermit verwandten Einschätzungsentscheidungen). Die in ihren Rechten Betroffenen haben grundsätzlich Anspruch auf sorgfältig erstellte, realistische Prognosen, wenn bzw. soweit ihre Rechte davon abhängen bzw. die Prognosen die Grundlage für ihnen auferlegte Beschränkungen ihrer Rechte bilden (Kopp / Schenke, VwGO, 12. Auflage, § 114, RN 37a). Eine solche ordnungsgemäße Ermittlung der Prognose zur Verkehrsentwicklung liegt in dem vorgelegten Gutachten von Intraplan nicht vor. Dies ergibt sich aus Folgendem:

### **1. Prognosezeitraum von 10 Jahren ist zu kurz**

Die Rechtsprechung fordert einen Prognosehorizont von 10-15 Jahren. Dies ist ein überschaubarer Zeitraum. Auch die Gutachter gehen von einem solchen Zeitraum aus. Jedoch stellen sie auf das Basisjahr 2000 ab, obwohl mit dem PFB erst im Jahr 2009 zu rechnen ist. Es ist unzulässig auf ein Basisjahr abzustellen, welches weit vor dem eigentlichen Genehmigungszeitpunkt liegt. Das Gutachten hätte auch angesichts der stürmischen Veränderungen der Luftfahrt, die zur Entstehung eines ganz neuen Segmentes, der „Billigflieger“, geführt hat, unbedingt auf das Basisjahr 2004 aktualisiert wer-

den müssen.

Das Prognosegutachten stellt auf das Jahr 2015 ab. Mag dies im Raumordnungsverfahren noch ein angemessener Prognosezeitraum gewesen sein, gilt das für das hier zu beurteilende Planfeststellungsverfahren nicht mehr. Durch die zeitliche Verzögerung verbleiben nunmehr nur noch 10 Jahre, bis der Prognosezeitraum eintreten wird. Zwischen der geplanten Planfeststellung und dem Prognosezeitraum liegen nur acht Jahre, zwischen der Inbetriebnahme und dem Prognosezeitraum liegen sogar nur sechs Jahre. Solche Zeiträume sind für die anstehende Entscheidung über die weitere Entwicklung des Frankfurter Flughafens zu kurz.

An mehreren Stellen des Gutachtens von Intraplan wird ausgeführt, dass eine Prognose über 2015 hinaus nicht möglich sei. Auf eine explizite Prognose über 2015 hinaus sei deshalb verzichtet worden, weil eine derartige Langfristbetrachtung für einen einzelnen, im Wettbewerb stehenden Flughafen eher spekulativen als wissenschaftlichen Charakter hätte. Stattdessen sei bei der Erläuterung zu den Prognoseergebnissen für 2015 einige Thesen zur möglichen weiteren Entwicklung über diesen Zeitpunkt hinaus aufgestellt worden (S. 37, G8). Die Ausführungen sind nicht glaubwürdig, denn für den kürzlich planfestgestellten Flughafen Berlin-Schönefeld wurde die Prognose erstellt, die einen deutlich längeren Zeitpunkt umfasst.

Eine Prognose über das Jahr 2015 hinaus ist aber möglich und notwendig. Denn betrachtet man die lineare Steigerung des Luftverkehrsaufkommens (vgl. hierzu: Masterplan der Initiative Luftverkehr, Seite 12), welches bis zum Jahr 2015 prognostiziert wird, dann stellt sich automatisch die Frage, wie dieses Wachstum weitergehen soll.

Nach den bislang vorliegenden Informationen, soll der Luftverkehr auch langfristig eine Wachstumsbranche bleiben. In den nächsten 20 Jahren soll das durchschnittliche Wachstum bei mehr als 4% pro Jahr liegen. Es wird vorhergesagt, dass im Jahr 2025 der Luftverkehr auf etwa das 2 ½ -fache des heutigen Volumens gestiegen sein soll (Deutsche Bank Research, 10.03.2004, Nr. 291). Im Gegensatz zu Intraplan, werden hier Daten weit über das Jahr 2015 genannt. In Kapitel 10 des Gutachtens von Intraplan

(S. 259, G8) werden Thesen zur langfristigen Verkehrsentwicklung nach 2015 aufgestellt. Der Gutachter geht davon aus, dass das Wachstum nach 2015 weitergeht. Er hätte diese Annahme zum Gegenstand seiner Prognose machen müssen.

Ob diese These zutrifft, oder ob aufgrund der in Kapitel 10 genannten Thesen das Wachstum schon weit vor 2015 aufhört, ist derzeit nur schwer zu prognostizieren. Dass jedoch die Gutachter selbst unsicher in ihrer Prognose sind, ergibt sich aus den in Kapitel 10 genannten Thesen.

Die Gutachter hätten daher nicht bei einem Szenario, denn etwas anderes stellt das Prognosegutachten nicht dar, stehen bleiben dürfen. Vielmehr hätten sie verschiedene Szenarien bilden müssen:

- a) Flugverkehr wächst auch nach 2015
- b) Flugverkehr wächst nach 2015 nicht mehr
- c) Flugverkehr stagniert schon vor 2015

Intraplan kommt auf S. 261 zu der Feststellung, dass ein weiteres Verkehrswachstum nach 2015 bei der derzeitigen Organisation des Luftverkehrs die Kapazitäten der nahe zu den Aufkommensschwerpunkten gelegenen deutschen und vieler europäischer Verkehrsflughäfen überfordern wird. Für Frankfurt würde dies bedeuten, dass – nach den Prognosen von Intraplan - die Kapazitäten am Frankfurter Flughafen schon im Jahr 2015 ausgelastet sein würden. Die Gutachter bleiben jedoch eine Erklärung dafür schuldig, was passieren würde, wenn das Verkehrswachstum weiter anhält, dies aber nicht mehr bewältigt werden könnte. Diese Entwicklung ist nicht zu erwarten, da die technische Kapazität in Frankfurt viel größer als 657.000 Bewegungen pro Jahr ist. Wenn der Gutachter nach 2015 aber gravierende Veränderungen im Luftverkehr voraussieht, dann darf die Prognose nicht exakt vor diesem Umbruch enden.

Hieraus ist abzuleiten, dass dieses Szenario hätte mitbetrachtet werden muss, um

schon heute die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, um die sich hieraus ergebenden Problemen bei der Bewältigung des Luftverkehrs auf lange Sicht bewältigen zu können. Hierzu bietet weder der Entwurf des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung aus dem Jahre 2000, noch der jüngst veröffentlichte Masterplan der „Initiative Luftverkehr“ Lösungsansätze, weil auch dort bislang an dem Prognosejahr 2015 festgehalten wird. Diese Konzepte haben die Vorstellungen und Wünsche der deutschen Flughäfen ungeprüft übernommen bzw. wurden sogar von diesen maßgeblich erstellt. Sie stellen einseitig auf die wirtschaftlichen Interessen der Flughäfen in Deutschland ab, ohne eine langfristige Strategie zu verfolgen. Der Masterplan konzentriert sich sogar auf die beiden größten Flughäfen, da diese zu den Mitbegründern der „Initiative Luftverkehr“ gehören. Der Masterplan stellt ein reines Lobby-Papier der Autoren dar. Gesamtgesellschaftliche Fragen, insbesondere der Raumordnung, werden ausgeblendet.

Zwar können in dem hier anhängigen Planfeststellungsverfahren die grundsätzliche Frage des steigenden Luftverkehrsaufkommens und ein hierzu aufzustellendes Konzept, nicht bewältigt werden kann. Jedoch kann und muss in diesem Planfeststellungsverfahren geklärt werden, mit welchem Luftverkehrsaufkommen über das Jahr 2015 zu rechnen ist.

## **2. Prognosen über das Jahr 2015 hinaus sind unverzichtbar**

Da die Vorhabensträgerin in den Planfeststellungsantrag keine Deckelung auf 657.000 Flugbewegungen beantragt hat, und nach der Rechtsprechung mit dem Planfeststellungsbeschluss die Möglichkeit besteht, die genehmigte Start- / Landebahn-Konfiguration voll auszulasten, würde sich ein Widerspruch zwischen den hier vorgelegten Gutachten und der jetzt schon vorhersehbaren Mehrbelastung ergeben. Dies entspricht nicht den Anforderungen, die an eine ordnungsgemäße Ermittlung der Belange gestellt werden.

Eine Betrachtung über das Jahr 2015 hinaus ist schon deshalb notwendig, weil selbst das Gutachten von Intraplan davon ausgeht, dass auch über das Jahr 2015 eine Steigerung des Luftverkehrs zu erwarten ist. Die hier zugrundeliegende Planung verharrt je-



doch fest bei dem Planungshorizont 2015, den dann prognostizierten 82,3 Mio. Passagieren und den daraus resultierenden 657.000 Flugbewegungen aus. Diese Planungseckwerte seien die Folge den beantragten Kapazitätseckwert des gesamten durch das konkrete Projekt (Landebahn Kelsterbacher Wald) von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde. Schon im Raumordnungsverfahren wurde jedoch bestätigt, dass mit dem Bau einer neuen Landebahn ein weitaus größeres Luftverkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen bewältigt werden könnte. Die 657.000 Flugbewegungen resultieren nicht etwa aus einer Berechnung der möglichen Flugbewegungszahlen auf dem Start- / Landebahnsystem, sondern ausschließlich aus der begrenzten Sicht auf den freigewählten Planungshorizont, das Jahr 2015 und das für dieses Jahr prognostizierte Bewegungs-, Passagier- und Frachtaufkommen.

Würde man das Jahr 2020 bzw. das Jahr 2025 betrachten, käme man auf eine Zahl von 90, 100 oder sogar 150 Mio. Passagiere am Frankfurter Flughafen. Weitere bereits in der Entwicklung befindliche, technische Verbesserungen werden eine Erhöhung des Kapazitätseckwertes erlauben, so dass eine größere Nachfrage als in der Prognose unterstellt, auch vor 2015 technisch bewältigt werden kann. Die Möglichkeit einer Bewältigung von mindestens 900 000 Flugbewegung pro Jahr auf dem Bahnsystem des Frankfurter Flughafens, wenn denn die neue Landebahn gebaut werden würde, wurde bereits berechnet und ist möglich.

Hieraus resultiert wiederum, dass die Auswirkungsprognosen, die jeweils auf das Jahr 2015 mit den prognostizierten Aufkommen, ermittelt worden sind, falsch sind. Die gesamten Auswirkungsuntersuchungen der Umweltverträglichkeitsprüfung, sowie der Lärmauswirkungen auf die betroffene Bevölkerung muss daher zumindest für das Jahr 2020, wenn nicht sogar für das Jahr 2025 prognostiziert werden. Nur wenn diese Daten vorliegen, lässt sich auch eine hinreichende Abwägung der für und gegen die Landebahn sprechenden Belange vornehmen.

Würde man eine entsprechende Prognose den Auswirkungsbewertungen zugrundelegen, ist offensichtlich, dass eine weitaus größere Betroffenheit nicht nur in Bezug auf die lärm-betroffene Bevölkerung, und weitergehende Auswirkungen der landseitigen Ver-

kehrsanbindungen und den damit verbundenen Schadstoffauswirkungen mit sich bringen würden.

Gerade im Hinblick auf die Schutzgüter der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie muss eine Betrachtung erfolgen, die sich an der technisch möglichen Kapazität orientiert. Ziel der Richtlinien ist der dauerhafte Schutz der Naturgüter, die in den Richtlinien bestimmt und in einem fachlich begründeten Auswahlverfahren räumlich konkretisiert wurden. Die Richtlinien kennen keine Prognosehorizonte. Beeinträchtigungen, die von einem Vorhaben ausgelöst werden können, müssen vollständig ermittelt und im Hinblick auf ihre Erheblichkeit bewertet werden. Zu den Faktoren, von denen erhebliche Beeinträchtigungen im Rechtssinne ausgehen können, gehören auch Einwirkungen, die von außen auf die Gebiete einwirken, insbesondere aber, Licht- Lärm- und Schadstoffimmissionen. Es ist einer Vorhabensträgerin verstellt, die möglichen Auswirkungen durch eine willkürliche Begrenzung der Auslastung ihres Vorhabens zu verschleiern. Bereits aus dem Vorsorgegrundsatz, dessen europarechtliche Präzisierung für die Durchführung der Verträglichkeitsprüfungen einschlägig ist, resultiert die Pflicht zur vollständigen Betrachtung der möglichen Auswirkungsfaktoren und Auswirkungsintensitäten. Die Wahl des Prognosezeitraums kann diesen Prüfmaßstab nicht verengen. In dieser Stellungnahme wird ausgeführt, dass z. B. die Luftschadstoffe sich in ihrer Wirkung auf die Böden und damit die Standortvoraussetzungen des Waldes sich langfristig anders auswirken als in der kurzzeitigen Betrachtung. Die Einträge summieren sich. Die Schäden werden irreparabel. Ökosysteme sind nicht beliebig belastbar. Es ist bekannt, dass die Fähigkeit der Waldböden zur Pufferung der Schadstoffeinträge begrenzt ist. Auch die Licht- und Lärmzunahme kann so groß werden, dass bestimmte Arten und sogar ganze Artengruppen Lebensräume nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt besiedeln können.

Die von FRAPORT geforderten 120 Flugbewegungen pro Stunde bzw. 656.000 FB/Jahr entsprechen dem Kapazitätseckwert. Die Sättigungskapazität liegt um ca. 25% - 30 % darüber, folglich bei ca.150 FB/H bzw. bei einer Praktischen Jahreskapazität von mindestens 900.000 FB/Jahr. Kapazitäten in dieser Größenordnung entsprechen der Kapazität des Flughafens Atlanta – Hartsfield mit heute weit über 900.000 Flugbewegungen im Jahr. Für den Naturhaushalt resultieren aus der technischen Kapazität (Sättigungs-

kapazität) völlig andere Belastungen. Ob diese vor oder nach dem Jahr 2015 auftreten werden, ist für die Schutzgüter unerheblich.

### **3. Widersprüchliche Prognose zum „Masterplan“ 2004 der Initiative Luftverkehr**

In dem von der „Initiative Luftverkehr“ vorgelegten Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb, Oktober 2004, wird für den Frankfurter Flughafen ein Passagieraufkommen von 78,2 Mio. Passagieren prognostiziert. Dasselbe Gutachterbüro kommt in dem hiesigen Planfeststellungsverfahren aufgrund seiner Prognosen zu dem Ergebnis, dass am Frankfurter Flughafen mit einem Passagieraufkommen von 82,3 Mio. zu rechnen sei. Dies sind ca. 4 Mio. weniger. Es stellt sich die Frage, ob nicht ein geringerer Koordinierungseckwert den Planungen hätte zugrundegelegt werden müssen. Dies wiederum hätte zur Folge, dass andere Alternativen wieder in die Betrachtung einbezogen werden müssen. Denn zahlreiche Alternativen wurden ausgeschieden, weil sie, z.T. nur knapp unterhalb des Koordinierungseckwertes von 120 Flugbewegungen pro Stunde gelegen haben.

Die Gutachter von Intraplan kommen (S. 47, G8) zu der Auffassung, dass die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung auch aufgrund dieser Diskrepanz nicht in Frage stehe. Dies mag im Hinblick auch auf die weitere Entwicklung des Luftverkehrs zutreffen. Jedoch spielt die Anzahl der Bewegungen und des prognostizierten Fluggastaufkommens eine wesentliche Rolle für die weiteren Planungsparameter.

Auch mag es zutreffen, dass dadurch, dass in dem hier zugrundeliegenden Gutachten von einem höheren Aufkommen ausgegangen worden ist, die Auswirkungsprognosen für den Lärm „auf der sicheren Seite“ sind. Für den Flächenbedarf der Flughafenanlagen aus Vorfeldern u.a. liegt aber eine unzulässige Überdimensionierung vor. Es muss festgehalten werden, dass zwei Gutachten, die jeweils das Fluggastaufkommen für das Jahr 2015 am Frankfurter Flughafen prognostiziert haben, zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Damit ist fraglich, welche Zahlen, wofür zugrundegelegt werden können. Wird

die Zahl von 78,2 Mio. Passagieren für die Bestimmung der Flugbewegungen und der Flugzeuggrößen herangezogen, so könnte dies dazu führen, dass andere Alternativen hätten betrachtet werden müssen und der Flächenbedarf selbst nach der Vorgehensweise der Vorhabensträgerin sinkt.

Betrachtet man insgesamt die beiden Gutachten für die deutschlandweite Prognose, wird deutlich, wie durch die Verschiebung von wenigen Determinanten, völlig unterschiedliche Ergebnisse herauskommen können. Die Bedeutung des Basisjahres ist offensichtlich.

#### **4. Prognoseannahme: Konstante Flugpreise**

Auf S. 38) wird davon ausgegangen, dass die Flugpreise bis 2015 real konstant bleiben werden. Hiervon ist jedoch nicht auszugehen. Vielmehr wirken sich die steigende Öl- bzw. Kerosinpreise bereits stark auf die Flugpreise aus. Hinzu kommt, dass die aktuellen Preise wegen der strukturellen Überkapazitäten bei den Fluggesellschaften Dumping-Preise sind, die in keiner Weise den massiven Verlusten der Fluggesellschaften entsprechen (vgl. Deutsche Bank Research, 10.03.2004, S. 5). In der Studie der Deutschen Bank Research wird weiterhin ausgeführt, dass aus Angebotssicht zu befürchten sei, dass langfristig höhere Treibstoffkosten, steigende Aufwendungen für die Flugsicherheit oder fiskalischen Belastungen des Luftverkehrs, z. B. aus ökologischen Gründen, etwaige Vorteile einer Marktöffnung im Luftverkehr konterkarieren und zu steigenden Ticketpreisen führen können. Auf den Kurz- und Mittelstrecken sind in Europa außerdem die „Billigflieger“ entstanden und verändern die gesamte Nachfragestruktur. Aus all dem wird deutlich, dass von einem real konstanten Flugpreis mittelfristig gerade nicht ausgegangen werden kann (S.38, S. 98 G8).

Interessant ist, dass in der Prognose zu den Transportpreisen schon jetzt zusätzliche Steuern berücksichtigt worden sind. Es wird davon ausgegangen, dass es sowohl eine Mehrwertsteuer auf innereuropäischen Flügen, als auch den Einstieg in die Kerosinsteuer geben wird. Trotz dieser Preiserhöhungen kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass durch weitere Preissenkungsfaktoren die Flugticketpreise konstant bleiben.

Dies ist nicht nachvollziehbar und erklärungsbedürftig.

Für die genannten Variablen hätten die Auswirkungen zumindest in Form von Schwankungsbreiten in die Prognose eingearbeitet werden müssen.

## **5. Wachstumsraten des Luftverkehrs im Zeitraum von 2005 bis 2010 nicht realistisch**

Auf S. 41, G8, wird ausgeführt, dass zwischen 2005 und 2010 ein überproportionaler Zuwachs von 4,7% pro Jahr zu erwarten sei. Dieser Wachstumsrate liegt die Annahme zugrunde, dass der hier zur Planfeststellung beantragte Ausbau der zusätzlichen Landebahn Ende 2006 beendet ist. Wie die Gutachter im Jahr 2004 zu diesem Ergebnis gelangen können, ist unverständlich und nicht nachvollziehbar. Denn zum Zeitpunkt der Gutachtensaufstellung war schon bekannt, dass frühestens mit einer Inbetriebnahme der Landebahn im Jahr 2009 zu rechnen ist. Dieses überproportionale Wachstum wird darauf zurückgeführt, dass es nach einer Eröffnung einer neuen Landebahn zu einer vermehrten Nachfrage von Flugbewegungen kommen wird. Aufgrund der bis dahin eingeschränkten Flugbewegungszahl der vorhandenen Start- / Landebahn-Kapazitäten, ist von einem weit geringen Wachstum bis zum Jahr 2009 auszugehen. Da es sich um eine Verschiebung um bis zu 5 Jahre handeln wird, müssen alle sich hieraus ergebenden Berechnungen neu betrachtet werden. Es stellt sich also die Frage, wie sich das Passagieraufkommen in den nächsten vier Jahren (bis 2009) und danach (2009 bis 2014) und zu einem späteren Zeitpunkt entwickeln wird.

Bislang wird von Fraport die Belastungsgrenze des heutigen Bahnsystems bei ca. 500.000 Flugbewegungen angesetzt. Da bei dieser Kapazitätsgrenze nur eine bestimmte Anzahl von Passagier- und Frachtaufkommen gefördert werden kann, müssen die in dem Gutachten von Intraplan zugrundegelegten Daten und die sich hieraus errechneten Prognosen neu bewertet werden (S.41, G8).

## 6. Landseitige Verkehrsanbindung völlig unzureichend dargestellt

Die Unterstellung, dass bis zum Jahre 2015, die im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes enthaltenen Straßenverbindungen realisiert sein werden, ist völlig unrealistisch. Aufgrund der mangelnden Finanzierbarkeit der dort aufgelisteten Straßenverbindungen, ist die landseitige Verkehrsanbindung nicht gesichert (G8, S. 98, Ziffer 3.2.3.). Insbesondere die Zugrundelegung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen

- Rhein-Main-Rhein-Neckar
- Rhein-Main-Erfurt

ist aufgrund der neuesten Entwicklungen in weite Ferne gerückt. U. a. vor dem Hintergrund dieser realisierten Verbindungen wird aber die weitere Prognose dieses Gutachtens aufgebaut.

In Bezug auf die Prognose zum landseitigen Verkehrsaufkommen gehen die Gutachter von derzeit völlig unrealistischen Realisierungszeiten der Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn aus.

Auf S. 111, G8, wird ausgeführt, dass das Aufkommen der Fernbahn bei der An- / Abreise sich von 2000 bis 2015 mehr als verdreifachen wird. Der Aus- / Neubau von Bahnstrecken, die Integration des Flughafenbahnhofs in das ICE-Netz und die Intermodalmaßnahmen führen zu einer Steigerung von 3,8 Mio. auf 11,7 Mio. Passagiere. Diese prognostizierten Zahlen sind aufgrund der mangelnden Realisierung der Ausbaumaßnahmen bei der Bahn unrealistisch und müssen daher zu einem völlig anderen Szenario führen.

Auch der regionale Schienenverkehr wird sich nicht so entwickeln, wie von der Vorhabensträgerin unterstellt. Dies mindestens gilt für die „Riedbahn“, auf der es nicht zur Entzerrung des ICE-verkehrs mit dem Regionalverkehr, insbesondere der S-Bahn, kommen kann, und für die fehlende Regionaltangente der S-Bahn unter Aussparung des Frankfurter Hauptbahnhofs. Das Ergebnis, dass der Anteil der übrigen Verkehrsmit-

tel bei der An- / Abreise sich verringern wird, ist daher nicht haltbar. Das Gegenteil wird der Fall sein. Dementsprechend müssen die Daten in den Verkehrsgutachten dahingehend geändert werden, dass mit einem wesentlich höheren motorisierten Individualverkehr gerechnet werden muss. Dies wiederum führt zu einer Erhöhung der Luft- und Schadstoffauswirkungen.

Im Übrigen sind die Planungen auch hinsichtlich der Flächenzuordnungen im Prognosefall fehlerhaft (Plan B0.1-3). Die 4,8 ha große Fläche westlich des Fernbahnhofes ist eine Waldfläche und steht für andere Nutzungsarten, z.B. Parkplatzflächen oder Gewerbeflächen nicht zur Verfügung. Es handelt sich um eine Kompensationsfläche für die ICE-NBS Köln-Rhein/Main, die nach einem Schreiben des EBA vom 17.04.04 an den BUND ihre rechtliche Bindung nicht durch die Änderung des F-Planes durch den früheren UVF verloren hat. Die vorgelegten Pläne sind zu ändern. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass die Planfeststellung sich bisher nicht auf diese Fläche erstreckt. Wir haben die Problematik bereits im ROV angesprochen. Das Regierungspräsidium hat den Konflikt damals nicht aufgelöst, obwohl die Fläche als KFZ-Parkfläche für die Erschließung bereits nicht zur Verfügung stand. Die Erschließung des Flughafens war bereits damals erkennbar nicht gewährleistet.

## **7. Prognoseannahmen zum Luftverkehr der anderen Flughäfen veraltet**

In dem Kapitel 3.2.5.3. des Gutachtens G8, S, 102 ff. wird eine veraltete Darstellung den Entwicklungen der deutschen Verkehrsflughäfen zugrundegelegt. Vergleicht man diese Darstellung mit dem in diesem Jahr vorgelegten Masterplan der Initiative Flugverkehr, so stimmen die zugrundeliegenden Annahmen nicht überein. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass weder der Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung aus dem Jahr 2000, noch der Masterplan der Initiative Luftverkehr auf dem Jahr 2004 verbindliche Konzepte darstellen. Letztendlich fehlt eine Aufarbeitung dessen, welche Kapazitäten auf den 37 Verkehrsflughäfen in Deutschland vorhanden sind. Erst wenn eine detaillierte Aufschlüsselung dieser Daten vorliegen würde, könnte ein Konzept aufgestellt werden, welches die Bewältigung des Flugverkehrs in Deutschland zugrundegelegt werden könnte. Hierzu müsste zum einen ermittelt werden, welche genehmigten Kapazitäten auf den jeweiligen Flugplätzen vorhanden sind und welche Funktionen die einzel-

nen Flughäfen in einem deutschland- bzw. europaweitem sowie internationalen Flughafenetz innehaben.

In dem Gutachten von Intraplan wird auf S. 110, G8, ein für die „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ angefertigtes Gutachten zitiert. Es wird an mehreren Stellen des Gutachtens auf dieses neue Gutachten hingewiesen. Weiterhin wird die These aufgestellt, dass diese neue Prognose, eine hohe Stabilität der vorliegenden Ergebnisse trotz in einigen Bereichen geänderter Rahmenbedingungen zeige. Um diese These nachvollziehen zu können, wird **die Vorlage des Gutachtens**

Intraplan Consult GmbH, Analyse der Luftverkehrsprognose im Bundesverkehrswegeplan, im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland (Initiative gegründet durch deutsche Lufthansa AG, deutsche Flugsicherung, Flughafen München GmbH und Fraport AG), München 2004 (G8, S. 110)

**beantragt.**

## **8. Daten zur soziodemografischen Entwicklung**

Das Gutachten von Intraplan geht von veralteten Prognosen zur Wirtschaftsentwicklung, zum Bruttoinlandsprodukt sowie zur demografischen Bevölkerungsentwicklung aus. Es berücksichtigt nicht die Neuerungen, die aufgrund des globalen Wirtschaftsumbruchs zu erwarten sind. Aufgrund der vorhandenen Daten zum Bevölkerungswachstum ist erkennbar, dass es zu massiven Einbrüchen im Bevölkerungswachstum kommen wird. Weiterhin ist mit einem Einkommensrückgang zu rechnen. Die realen Löhne werden nicht steigen. Vielmehr sinken diese immer weiter. Trotz dieser mittlerweile bekannten Rahmendaten stützen sich die Gutachter auf die veralteten Daten, die schon dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt wurden. Im Gutachten von Intraplan fehlt eine Auseinandersetzung damit, wie sich diese veränderten Rahmenbedingungen z.B. auf



das Reiseverhalten auswirken wird. Immerhin geht das Gutachten davon aus, dass die Zuwächse vor allem bei den privaten Reisen zu erwarten seien.

Offenbar resultiert hieraus auch ein Widerspruch zwischen den Annahmen, die dem geänderten LEP zugrunde gelegt werden sollen:

In Kapitel 11) des Gutachtens G8, S. 265, wird ausgeführt, dass die Gutachter der Auffassung sind, dass aufgrund der Bedeutung des Flughafens Frankfurt – Main nicht nur für Südhessen, sondern für die Bundesrepublik Deutschland und angrenzende Gebiete zwingend erforderlich sei, die weiträumigeren und umfassenderen Planungsansätze des Bundes und nicht des Landesentwicklungsplanes Hessen zugrunde zu legen. Die Gutachter rechtfertigen ihren Ansatz auf verschiedene Weise. Es bleibt abzuwarten, ob sich aus den Inhalten des Landesentwicklungsplanes ein Widerspruch bei der sozio-demographischen Entwicklung ergibt, und es bleibt zu hinterfragen, inwieweit sich dies wiederum auf die hier prognostizierten Daten auswirkt.

Intraplan kommt zu dem Ergebnis, es bleibt sich gleich, von welchen Daten ausgegangen wird, da die Abhängigkeit des Luftverkehrs von der reinen Bevölkerungszahl sehr niedrig sei. Die Aussage steht im Widerspruch zu allen Äußerungen der Luftverkehrswirtschaft und auch der Vorhabensträgerin. Danach ist die Attraktivität eines Flughafens von der Bevölkerungszahl in seinem Einzugsgebiet abhängig.

Inwieweit dies zutrifft und wie sich überhaupt die Entwicklung des Bevölkerungsanteils auf die Luftverkehrsprognosen auswirken, müsste hinterfragt werden.

## **9. Zwischenergebnis**

Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte Gutachten ist nicht geeignet, als Grundlage für die Bewertung des geplanten Vorhabens herangezogen zu werden. Mit der zu erwartenden Verkehrsentwicklung und den absehbaren Kapazitätsgrenzen lässt sich der geplante Flughafenausbau nicht begründen. Durch Vorgabe des Planungshorizontes unzulässiger Methodik und vor allem falschen Annahmen zu den Determinaten der Verkehrsnachfrage im Jahr 2015 wurde der Bedarf viel zu hoch berechnet. Die tatsächlich zu erwartende Nachfrage kann auch ohne den geplanten Flughafenausbau abgewickelt

werden. Mit dem geplanten Ersatz kleiner Flugzeuge und kurzer Strecken und/oder Verkehrsverlagerungen bei gleichzeitiger Optimierung des bestehenden Systems, mit der Bahnspreizungsvariante oder einem Verbund mit anderen Flughäfen, bieten sich Entwicklungsperspektiven, die unter Berücksichtigung der nach 2015 zu erwartenden ökonomischen und sozialen Umbrüche durchaus als nachhaltig gelten können.

Wird die beantragte Landebahn jedoch gebaut, wird eine Kapazität geschaffen, die zu unerträglichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes führen würde. Die Planung lässt sich mit der öffentlichen Verkehrsfunktion des Flughafens nicht begründen, da hiermit keine Daseinsvorsorge gewährleistet wird, sondern den betriebswirtschaftlichen Interessen eines Unternehmens Rechnung getragen wird.

## **B. Unvereinbarkeit mit Zielen und Grundsätzen der Raumordnung –**

### **Fehlendes Flughafenkonzept**

Mit dem hier beantragten Projekt soll der größte europäische Flughafen ausgebaut werden. Obwohl dieses Projekt bundesweite Auswirkungen haben wird, liegt dieser Planung kein raumordnerisches Konzept zugrunde. Auf S. 17, A2, nimmt die Vorhabensträgerin Bezug auf ein Flughafenkonzept der Bundesregierung und führt aus, dass der Ausbau des Flughafens Frankfurt / Main notwendig ist. Das Land Hessen werde von der Bundesregierung in diesem Konzept aufgefordert, für den Zeitraum 2000 bis 2015 auf eine Kapazitätsbereitstellung am Frankfurter Flughafen von bis zu 120 Bewegungen pro Stunde (Koordinierungseckwert) hinzuwirken. Die Vorhabensträgerin plant hingegen mindestens 120 Flugbewegungen. Sie verschweigt, dass es sich lediglich um einen Entwurf eines Flughafenkonzeptes handelt, der auf keiner gesetzlichen Basis erstellt worden ist. Die Aussage, dass dieser Entwurf eines Flughafenkonzeptes aus dem Jahr 2000 die Planungsgrundlage für die Flughafenpolitik des Bundes in Deutschland darstelle, ist daher sachlich und rechtlich falsch. Richtig ist lediglich, dass aufgrund dieses Entwurfes bestimmte Infrastrukturplanungen im Bundesverkehrswegeplan 2003 übernommen worden sind, deren Finanzierung und Realisierung bis 2015 eher unwahrscheinlich.

## 1. Notwendigkeit einer bundesweiten Flughafenplanung

Zu fordern ist ein bundesweites, wenn nicht sogar ein europaweites Flughafenkonzept, in dem eine bedarfsgerechte Planung für den Neubau oder die wesentliche Änderung eines bestehenden Flughafens koordiniert wird. Bedarfsgerecht meint hier jedoch nicht, dass die Planung nach den Wunschvorstellungen des Luftverkehrs zu bestimmen ist. Vielmehr muss aufgrund von Lärm- und Umweltfolgen des Luftverkehrs darauf hingewirkt werden, dass die Zunahme des Flugverkehrs nicht ohne frühzeitige Berücksichtigung anderer Belange erfolgt (Plan-UVP). Nur der Bedarf, der nach Ausschöpfung aller Minimierungsmaßnahmen notwendig ist, darf einer Prognose für die zukünftige Flughafenplanung zugrundegelegt werden. Sinnvoll erscheint hier ein europäisches Vorgehen, da in Zukunft auch die osteuropäischen Mitgliedsstaaten stärker in die Betrachtung der Globalisierung mit einbezogen werden müssen und die vorhandenen Flughafenkapazitäten in die Betrachtung einbezogen werden müssen.

Nach dem Raumordnungsgesetz ist eine bundesweite Flughafenplanung zwingend erforderlich. Denn die Entwicklung und Ordnung des Gesamttraums Deutschland und seiner Teilungsräume, sowie die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen ist nach der Grundnorm des § 1 ROG Sache der Raumordnungsplanung. Gem. § 3 VI ROG gehören der Aus- und Neubau von Flughafen zu den raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Unbestritten gibt es kaum andere Vorhaben, die einen stärkeren Bedarf an Raumordnungsplanung auslösen. Dies liegt nicht nur an dem erheblichen Flächenverbrauch und den Flughafen spezifischen Auswirkungen auf die nähere und weitere Umgebung, insbesondere durch Fluglärm, sondern auch am überörtlichen Einzugsbereich von Flughäfen. Wie die Vorhabensträgerin selbst darstellt, erfüllt der Flughafen Frankfurt mit seiner Drehkreuzfunktion Aufgaben nicht nur für ganze Regionen, sondern bundesweite Aufgaben. Die Drehscheibenfunktion bedingt, dass aus der gesamten Bundesrepublik Deutschland bzw. aus den benachbarten europäischen Ländern Passagiere erst nach Frankfurt fliegen müssen, um dann Interkontinentalflüge zu nutzen. Schon aufgrund dieser überregionalen Funktionen bedarf es einer Koordinierung auf Bundesebene (vgl. Ramsauer, Umweltprobleme in der Flughafenplanung – verfahrensrechtliche Fragen, NVwZ 2004, 1041 (1042)).

Derzeit ist im ROG nicht vorgesehen, dass es eine bundesweite Flughafennetzplanung gibt. Vielmehr betreffen die Bestimmungen der §§ 6 ff. ROG über die Aufstellung von Raumordnungsplänen nur die Raumordnung in den Ländern. Der Bund hat nach geltendem Recht lediglich die in §§ 18 ff. ROG vorgesehene koordinierende und beratende Funktion. Eine Bedarfsplanung auf Bundesebene gibt es daher, im Gegensatz zur Straßen- und Schienenplanung, nicht.

Obwohl eine bundesweite Flughafennetzplanung schon lange erforderlich ist, wird eine solche nicht in Angriff genommen. Vielmehr überlässt die Politik den Flughafenbetreibern einseitige Ausbauwünsche zu formulieren, die dann in der politischen Diskussion propagiert werden. Dies führt zu raumordnerischen, wirtschaftlichen und ökologischen Fehlentwicklungen. Nur durch eine bundesweite Koordinierung lässt sich die Planung von Verkehrsflughäfen auf das für eine bedarfsgerechte Versorgung erforderliche Maß begrenzen, wodurch allein sichergestellt werden kann, dass die Verlärmung insbesondere der Siedlungsräume so gering wie möglich gehalten wird. Derzeit besteht trotz der in § 8 II ROG für benachbarte Länder geltenden Anpassungspflicht, die sich im wesentlichen auf die horizontalen Anschlüsse bezieht, die Gefahr, dass länderspezifische Wirtschaft- und Infrastrukturinteressen (Schaffung von Arbeitsplätzen, Stärkung der Attraktivität von Wirtschaftsräumen) zu einem Wettbewerb der Anbieter von Flughafenleistungen führen (vgl. Ramsauer, NVwZ 2004, 1041 (1043); Koch / Wieneke, NVwZ 2003, 1153).

### **1.1 Entwurf eines Flughafenkzeptes der Bundesregierung**

Der „Entwurf eines Flughafenkzeptes der Bundesregierung in der Fassung vom 30.08.2000 nach Ressortabstimmung“ erfüllt nicht die Anforderungen, die an eine abgestimmte raumordnerische Planung zu stellen sind. Drei grundlegende Mängel führen dazu, dass das Flughafenkzept nicht als Entscheidungsgrundlage taugt:

1. Es gibt keine verbindliche Festlegung von Umweltzielen – weder beim Klimaschutz, noch beim Lärm, noch den sonstigen Umweltbelastungen des Flughafenumlands („Umweltkapazität“).

2. Die wirtschaftlichen Impulse, insbesondere Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Flughäfen werden überschätzt.
3. Es fehlt ein – für eine Bedarfsprüfung und Planrechtfertigung unabdingbares - Gestaltungsszenario, dass die Auswirkungen von Verlagerungen von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, von Effizienzsteigerungen (z. B. durch Kooperation von Flughäfen) und von Vermeidungsmaßnahmen, die politisch angestrebt werden, flughafenbezogen ermittelt.

Stellungnahme des BUND zum „Flughafenkonzept der Bundesregierung“, Entwurfsfassung vom 30.08.2000 nach Ressortabstimmung, vom 13.09.2000, bearbeitet von: Dr. Werner Reh, **Anlage 1**

## **1.2 Masterplan der „Initiative Luftverkehr“**

Im Oktober 2004 stellte die „Initiative Luftverkehr“ den „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vor. Bei der „Initiative Luftverkehr“ handelt es sich um eine reine Interessensvertretung der Flughafenbetreiber (Flughafen Frankfurt und München), sowie der Deutschen Lufthansa AG. In dieser Initiative vertreten sind nicht die Betreiber der Regionalflughäfen und der weiteren Luftfahrtgesellschaften. Es handelt sich bei dem Masterplan daher um die wirtschaftlichen Wunschvorstellungen der in Deutschland derzeit maßgeblichen Flughafenbetreiber, sowie der größten deutschen Fluggesellschaft.

Der Masterplan nimmt für sich in Anspruch, dass er das „öffentliche Interesse“ am Umfang der künftigen Flughafeninfrastruktur in Deutschland „konkretisiert“. Dem muss in einem demokratischen System aufs Schärfste widersprochen werden. Noch werden die „öffentlichen Interessen“ von den parlamentarischen Vertretern in geordneten und gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren definiert. Wie oben bereits beschrieben, haben sich aber derzeit die politischen Gremien, sowie die in der Verantwortung stehende Bundesregierung aus einer Flughafenplanung zurückgezogen.

Ebenso wie die hier vorliegende Planung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt ba-

sieren auch die im Masterplan enthaltenen Maßnahmen auf einer unzulänglichen Prognose, sowie auf einem zu kurzen Planungshorizont. Weiterhin werden die Schaffung von Arbeitsplätzen überbewertet. Alternative Gestaltungsszenarien, die auch die Belange des Lärmschutzes, sowie des Umweltschutzes berücksichtigen, enthält dieser Masterplan nicht. Anstatt immer neue Kapazitäten durch Ausbauplanung zu schaffen, wäre zu prüfen, ob durch die Zusammenarbeit von Flughäfen eine Verteilung der Flugbewegungen möglich ist, die einen weiteren Ausbau von Flughäfen unnötig macht. Hierbei spielt auch die Diskussion um sekundäre Hubs und die bereits weit überschrittene Umweltkapazität des Flughafens Frankfurt a. M. eine entscheidende Rolle. Weiterer Schwerpunkt eines solchen Flughafenkonzepts muss die Verlagerung der Inlandsflüge auf die Schiene bilden.

Der von der „Initiative Luftverkehr“ vorgelegte Masterplan kann daher nicht zur Begründung des öffentlichen Interesses am Ausbau des Frankfurter Flughafens herangezogen werden.

Kritische Stellungnahme des BUND zum „Masterplan zur Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur – zur Stärkung des Luftverkehrstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ der „Initiative Luftverkehr“, November 2004, RAin Ursula Philipp-Gerlach, **Anlage 2**

### 1.3 Zwischenergebnis

Als Konsequenz muss daher festgehalten werden, dass **bevor** das hier geplante größte Infrastrukturprojekt der Bundesrepublik Deutschland weiter geplant wird, eine bundesweite Flughafennetzplanung erfolgen muss. Die Landesregierung sollte daher darauf hinwirken, dass entsprechende Aktivitäten auf Bundesebene bzw. auf europäischer Ebene in Angriff genommen werden. Wie bereits ausgeführt worden ist, ist die Belastung der Region rund um den Frankfurter Flughafen durch die bestehende Situation an seine Grenzen gestoßen. Die Umweltkapazität ist erschöpft. Ein weiterer Ausbau ist aus raumordnerischen Gründen nicht vertretbar.

## 2. Keine landesplanerische Zielfestlegung

Mit dem Urteil des VGH Kassel vom 16.08.2002 (NVwZ 2003, 229) wurde die Festlegung im Hessischen Landesentwicklungsplan 2000, wonach der Ausbau des Frankfurter Flughafens zu planen und zu realisieren sei, für nichtig erklärt.

Gem. § 3 II HLPG will die Landesregierung von Hessen den Ausbau des Flughafens Frankfurt a. M. durch die Festlegung eines Ziels im Landesentwicklungsplan landesplanerisch entscheiden. Nach der veröffentlichten Zeitplanung der Landesregierung sollte schon im Herbst / Winter 2004 die Kabinettsentscheidung über die Anhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes erfolgt sein. Die Änderung des Landesentwicklungsplanes sollte in der zweiten Hälfte 2005 durch Rechtsverordnung erfolgen. Bislang ist noch nicht einmal eine Kabinettsentscheidung über die Anhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes erfolgt, so dass der gesamte Zeitplan offen ist.

Die hier zu beurteilenden Planfeststellungsunterlagen sind daher aus landesplanerischer Sicht derzeit nicht prüfbar. Erst wenn die Änderung des Landesentwicklungsplanes erfolgt ist, kann eine entsprechende Prüfung vorgenommen werden. Es wird daher schon jetzt beantragt,

die erneute Beteiligung im Planfeststellungsverfahren nach Änderung des Landesentwicklungsplanes.

Es ist bisher weder bekannt, welchen Raum noch welche Inhalte der LEP einmal haben werden. Eine vorhabensbezogene Änderung kennt der LEP nicht. Nach den bislang vorliegenden Informationen soll es eine Teiländerung des derzeit gültigen Landesentwicklungsplans Hessen 2000 geben. Mithin soll nicht der gesamte Landesentwicklungsplan überarbeitet werden, sondern nur ein sachlicher Teilbereich hieraus. Dies scheint aus landesplanerischer Sicht nicht möglich zu sein. Denn von dem geplanten Projekt gehen nicht nur regionale Auswirkungen aus, sondern die gesamte Landesplanung in Hessen müsste im Hinblick auf die Auswirkungen dieses größten Infrastrukturprojektes der Bundesrepublik Deutschland, überarbeitet werden. Eine Teilbearbeitung nur im Hinblick auf eine landesplanerische Letztentscheidung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens in

dem derzeit gültigen Landesentwicklungsplan Hessen 2000 ist nicht möglich. Nach Auffassung des BUND muss jede Änderung des LEP zur Aufnahme der Natura-2000-Gebiete führen.

Bislang wurden einigen Trägern öffentlicher Belange die Scoping-Unterlagen für den Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt / Main – vom 14.07.2004 zur Bewertung vorgelegt. Schon aus diesen Unterlagen geht hervor, dass geplant ist, eine räumlich konkrete Festlegung der Erweiterungsflächen für den Ausbau des Flughafens zu treffen. Die Abgrenzung der Flächen werde sich dabei vorwiegend an den Planungen orientieren, die dem Raumordnungsverfahren zugrunde lagen. Hinsichtlich der geplanten neuen Start- / Landebahn ist vorgesehen, eine der drei im Raumordnungsverfahren vertieft geprüften und auch in der hier durchzuführenden Umweltprüfung betrachteten Alternativen festzulegen. Es steht mithin noch nicht fest, ob die hier zur Planfeststellung beantragte Nord-West-Variante (Kelsterbacher Wald) überhaupt die Variante sein wird, die im Landesentwicklungsplan 2000 als landesplanerische Zielfestlegung herauskommen wird.

Denn, wenn man rechtlich davon ausgeht, dass das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan ergebnisoffen zu verlaufen hat und eine politische Vorfestlegung von Seiten der Landesregierung keine Rolle spielt, besteht aus verschiedenen Gesichtspunkten die Möglichkeit, dass eine andere Variante aus landesplanerischer Sicht vorzuzugswürdig ist. Dies betrifft insbesondere die Thematik, dass die vorhandene Störfallanlage „Ticona“ der jetzigen Planung der Nord-West-Variante entgegensteht. Denn ein Bau einer neuen Landebahn in unmittelbarer Nähe zu einer Störfallanlage verstößt gegen die Seveso-II-Richtlinie. Da dieser Aspekt im Raumordnungsverfahren nicht geprüft wurde, ist es originäre Aufgabe in dem jetzt anstehenden Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan die Alternativenprüfung im Hinblick auf die Sicherheitsaspekte neu zu prüfen. Da die weiteren Varianten (Nordost-Variante und Süd-Variante) einem solchen Sicherheitsrisiko nicht begegnen, ist schon alleine aus diesem Grund, die Nord-West-Variante abzulehnen. Der Sicherheitsaspekt kann auch nicht in der Abwägung „abgewogen“ werden. Er stellt ein Planungshindernis dar, wonach ein Risiko, welches vermeidbar ist, vermieden werden muss.



Der Verstoß gegen die Seveso-II-Richtlinie ist auch Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens der europäischen Kommission gegenüber der Bundesrepublik Deutschland. Die Kommission erwartet von dem weiteren Planungsverfahren, dass eine erneute Variantendiskussion ergebnisoffen geführt wird. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Nullvariante (Dow Jones Newswires, 04.01.2005).

Auch wenn die Landesregierung Hessen betont, dass eine solche ergebnisoffene Variantenuntersuchung im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan erfolgen wird, kann aufgrund der vorliegenden Informationen dem kein Glauben geschenkt werden. Denn ausweislich der Scoping-Unterlage, S. 7, steht fest, dass eine der drei Varianten des Raumordnungsverfahrens dem Änderungsverfahren zugrundegelegt wird. Auch auf S. 10 wird davon ausgegangen, dass die Umweltauswirkungen nur für die drei Alternativen Nord-West, Nord-Ost und Süd geprüft werden würden, da sich aus landesplanerischer Sicht keine weiteren vernünftigen Alternativen ergeben würden. Eine 0-Variante kommt bei der Prüfung der Umweltauswirkungen offensichtlich nur noch als Abgrenzung zwischen Vorbelastung und Belastung nach einem Ausbau vor. Als echte Alternative wird sie in den Scoping-Unterlagen nicht dargestellt.

Sowie sich das bisherige Planungsverfahren abzeichnet, ist die gesamte Alternativenprüfung eine einzige Farce. Weder die Vorhabensträgerin noch das Land Hessen rücken von ihren Planungsvisionen ab, obwohl es schon jetzt hinreichend Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Umweltkapazität im Rhein-Main-Gebiet aufgrund der bestehenden Belastungen des Frankfurter Flughafens ausgeschöpft ist. Eine zusätzliche Landebahn würde im Hinblick auf die zusätzlichen Lärmauswirkungen, das erhöhte Sicherheitsrisiko und den Eingriff in die ökologisch wertvollen Waldflächen, die als Bannwald ausgewiesen worden sind, widersprechen. Gerade im Hinblick auf die konkretisierten Planunterlagen wird deutlich, dass die Region die Belastungen durch eine neue Landebahn nicht mehr verkraftet.

Die Anberaumung des Erörterungstermins nach den Sommerferien 2005 erscheint im

Hinblick darauf, dass bis zu diesem Zeitpunkt eine landesplanerische Zielfestlegung noch nicht erfolgt sein kann, für illusorisch. Es wird daher schon jetzt beantragt,

den Erörterungstermin auf einen Zeitpunkt zu verschieben, der im Hinblick auf die landesplanerische Zielfestlegung eine Erörterung des zur Planfeststellung beantragten Projekts überhaupt ermöglicht.

Denn die Durchführung eines Erörterungstermins scheint weder sinnvoll noch zweckmäßig, wenn sich im Nachhinein herausstellen sollte, dass die von der Vorhabensträgerin favorisierte Variante landesplanerisch nicht festgelegt werden kann.

Es mag zutreffen, dass rechtlich gesehen die landesplanerische Zielfestlegung erst kurz vor Ende des luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen muss. Erst der Planfeststellungsbeschluss muss sich an die Ziele der Landesplanung, die zum Zeitpunkt der Entscheidung vorliegen, halten. Von der planerischen Konzeption erscheint es jedoch sinnvoll, erst die landes- und raumordnerischen Entscheidungen zu treffen, bevor das Planfeststellungsverfahren weitergeführt wird. Denn nur auf diese Art und Weise kann gewährleistet werden, dass keine unnötigen Verfahrensschritte im Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Das derzeit laufende Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren ist eines der größten in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Mit einem enormen personellen und finanziellen Aufwand sind die Planunterlagen erarbeitet worden und werden nunmehr von Einwenderseite bewertet. Ein solch enormer personeller und finanzieller Aufwand wäre hinfällig, sollte es eine landesplanerische Zielfestlegung zugunsten einer anderen Variante geben. Dieses wirtschaftliche Risiko trägt die Vorhabensträgerin. Aber nicht nur diese. Den Einwendern wird aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Planfeststellungsunterlagen zugemutet, diese zu bewerten, um qualifizierte Einwendungen abzugeben. Ohne qualifizierte Einwendungen würden sie in einem späteren Klageverfahren mit ihren Einwendungen präkludiert sein.

Alleine aus diesem enormen Aufwand, der natürlich auch behördlicherseits zu verzeichnen ist, resultiert eine **faktische Bindung**, der sich die Landesregierung in ihrer landesplanerischen Festlegung kaum entziehen kann. Die faktische Bindung durch die konkre-

tisierten Planfeststellungsunterlagen im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan bewirkt, dass die von der EU-Kommission geforderte ergebnisoffene Alternativenprüfung nicht möglich ist.

Zu den Scoping-Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplanes 2000 wurde von Seiten des Obersten Landesnaturschutzbeirates, in dem der BUND Mitglied ist, eine Stellungnahme erarbeitet. Hier wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass im LEP-Änderungsverfahren eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Gerade der Umweltbericht sollte eine Auseinandersetzung mit der FFH-Verträglichkeit, sowie auch den Fragen im Zusammenhang mit der Seveso-II-Richtlinie beinhalten. Weiterhin sind in dem Umweltbericht sämtliche Aspekte der Lärmauswirkungen durch den Frankfurter Flughafen aufzuarbeiten.

### **3. Ungültigkeit des Raumordnungsplans Südhessen 2000**

Der mit Urteil des VGH Kassel vom 26.07.2004 für nichtig erklärte Regionalplan Südhessen 2000 wurde durch den Beschluss der Landesregierung über die Neugenehmigung vom 23.08.2004 und die Neubekanntmachung im Staatsanzeiger für das Land Hessen vom 13.09.2004 nicht geheilt. Denn die Genehmigung des RPS 2000 durch die Landesregierung am 23.08.2004 ist formell und materiell rechtswidrig. Sie kann keine Heilungswirkung zugunsten des für nichtig erklärten RPS 2000 entfalten. Gem. Beschluss des VGH Kassel lebt wegen des für nichtig erklärten RPS 2000 und dessen erfolgloser Heilung der regionale Raumordnungsplan Südhessen 1995 wieder auf.

Die Plangenehmigung vom 23.08.2004 ist formell rechtswidrig. Die Landesregierung hätte vor der Neugenehmigung die Regionalversammlung anhören müssen. Die Landesregierung hätte sich vergewissern müssen, dass die Regionalversammlung den Planinhalt nach wie vor trägt. Von einer Zustimmung konnte die Landesregierung jedoch aufgrund des zeitlichen Abstandes zwischen der ursprünglichen Zustimmung (10.12.1999) und der im September 2004 erteilten Genehmigung nicht ausgehen. Die

Landesregierung hat damit in die Kompetenzen der Regionalversammlung eingegriffen. Diese hätte prüfen müssen, ob der Planinhalt noch vertretbar ist oder ob nicht in eine neue, die veränderte Sachlage berücksichtigende Abwägung hätte eingetragen werden müssen. Denn gem. § 7 IV 1 HLPG (1994) ist die Regionalversammlung für den Regionalplan zuständig. Sie muss sich die gesamten Inhalte des Regionalplans zu jedem Zeitpunkt zurechnen lassen. Aufgrund der Nichtigkeitserklärung durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof klaffte eine Zeitspanne zwischen der ursprünglichen Zustimmung der Regionalversammlung im Jahr 1999 und der Neugenehmigung im Jahre 2004 von nahezu 5 Jahren. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hätte geprüft werden müssen, ob die dem früheren Beschluss zugrundegelegten tatsächlichen oder auch rechtlichen Annahmen nicht mehr bestehen oder sich verändert haben oder Belange nunmehr anders gewichtet werden könnten oder sogar müssten oder neue berücksichtigungsbedürftige Belange hinzugekommen sind. Je weiter sich der Zeitpunkt der Beschlussfassung entfernt, umso aufmerksamer ist diesen Fragen nachzugehen. Jeweils geht es darum, ob das seinerzeit zugrundegelegte Interessensgeflecht auch jetzt noch der ursprünglichen planerischen Grundkonzeption entspricht. Es steht nicht im rechtlichen Belieben des Plangebers, einen einmal gefassten Beschluss ohne wenn und aber zu vollziehen, wenn inzwischen sachliche Gründe dagegen stehen oder doch der Erwägung wert sind (BVerwG, NVwZ 1996, 374 (375)). Gerade eine solche gravierende Änderung, insbesondere der Sachlage, hat sich zwischen der Beschlussfassung der Regionalversammlung im Dezember 1999 und dem Inkrafttreten des Regionalplans am 13.09.2004 ergeben. Zum damaligen Zeitpunkt hatte sich die Regionalversammlung einer planerischen Aussage zum Ausbau des Frankfurter Flughafens bewusst enthalten. Damals lagen die notwendigen Informationen zum Flughafenausbau nicht vor. Es sollte erst der Abschluss des Mediations- und des Raumordnungsverfahren abgewartet werden. Beide Verfahren sind mittlerweile abgeschlossen, so dass sich die Regionalversammlung aufgrund der nun vorliegenden konkretisierten Planungsabsichten selbst ein Bild über die Frage der Ausbauwünsche der Vorhabensträgerin hätten machen können. Folgt man der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts so muss von einer wesentlich veränderten Ausgangssituation im Jahre 2004 ausgegangen werden. Eine Neugenehmigung durch die Landesregierung ohne die vorherige Anhörung der Regionalversammlung widerspricht dieser Rechtsprechung.

Der nach dem Willen der Landesregierung jetzt gültige Regionalplan Südhessen 2000 enthält damit in Ziffer 7.4. eine Aussage, die dem aktuellen Sachstand zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht mehr entsprach.

Gegen eine Neugenehmigung des im Jahre 1999 beschlossenen Planes spricht auch die gesetzlich geregelte Überarbeitungsfrist eines Regionalplans. Grundsätzlich soll ein Regionalplan nach 5 Jahren neu aufgestellt oder geändert werden (§ 7 VI 1 HLPG 1994). Regionalpläne sind Instrumente der mittelfristigen Planung. Damit geht das Gesetz selbst davon aus, dass der Inhalt eines Regionalplans nicht auf einen nahezu 5 Jahre alten zurückliegenden Planbeschluss gestützt werden kann.

Auch aus dem Abschluss des ROV kann nichts anderes abgeleitet werden, zumal dies nicht einmal die Frage der Sicherheit der zur Planfeststellung beantragten Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald nicht beurteilt.

#### **4. Entgegenstehen der Inhalte des regionalen Raumordnungsplanes von 1995**

Nach dem Regionalen Raumordnungsplan 1995 stehen die dortigen Ausführungen zum Flugverkehr in Ziffer 7.4. einem Ausbau des Frankfurter Flughafens über die derzeitigen Grenzen des bestehenden Flughafens hinaus, entgegen.

Die Regionalversammlung geht derzeit davon aus, dass eine Änderung des Regionalplans 2000 erst in 6 Jahren erforderlich ist. Denn geht man entgegen der hier vertretenen Auffassung davon aus, dass der Regionalplan Südhessen 2000 erst im Jahr 2004 genehmigt worden ist, so gilt, dass dieser 6 Jahre Gültigkeit beanspruchen kann. Damit steht die nächste Änderung des Regionalplans Südhessen 2000 erst im Jahre 2010 auf der Agenda der Regionalversammlung.

Inwieweit bis zu diesem Zeitpunkt aufgrund von Zielfestlegungen des Landesentwicklungsplanes, eine Anpassungspflicht des Regionalplans Südhessen 2000 erforderlich ist, ist derzeit nicht zu klären. Denn erst müssen die Ziele des Landesentwicklungsplanes feststehen, um einen möglichen Anpassungsbedarf des Regionalplans Südhessen

2000 bzw. des regionalen Raumordnungsplanes 1995 vorzunehmen.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass der Regionalplan Südhessen 2000 wirksam im Jahr 2004 genehmigt worden ist, stehen die Zielsetzungen dieses Planes dem Ausbaufahren entgegen. Dies wurde in der landesplanerischen Beurteilung vom Juni 20023 dargelegt. Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde festgestellt, dass alle drei Varianten, die im Raumordnungsverfahren geprüft worden sind, mit den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 nicht vereinbar seien. Eine Raumverträglichkeit könnte nur durch die Änderung des Regionalplans Südhessen 2000 erfolgen. Schon aus diesem Grund sollten zuerst die landesplanerischen und regionalplanerischen Aufgaben bewältigt werden, bevor dieses Planfeststellungsverfahren weiterbetrieben wird.

## **5. Entwurf des regionalen Flächennutzungsplanes des Planungsverbandes Rhein-Main**

Auch der Regionale Flächennutzungsplan befindet sich derzeit im Aufstellungsverfahren. Der BUND hatte hierzu die Scoping-Unterlagen für den Umweltbericht einer Plan-Umweltverträglichkeitsprüfung zur Stellungnahme übersandt bekommen. Darin wird nochmals deutlich zum Ausdruck gebracht, dass der BUND die schlimmsten Auswirkungen auf Natur und Landschaft aber auch auf die Gesamtentwicklung der Region durch den Flughafenausbau befürchtet. Daher wird gefordert, dass das Flughafenvorhaben, welches derzeit weder landesplanerisch noch luftverkehrsrechtlich genehmigt ist, nicht in das weitere Planungsverfahren Eingang findet, sondern eine eigenständige Überprüfung stattzufinden hat. Es bleibt abzuwarten, wie sich der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main im regionalen Flächennutzungsplan positionieren wird. Nicht zu unterschätzen ist hier, dass die im Planungsverband zusammengeschlossenen Kommunen, überprüfen müssen, inwieweit durch den Flughafenausbau negative Auswirkungen im Hinblick auf Siedlungsbeschränkungen und / oder dem Abzug von Einzelhandel durch großflächige Gewerbe- und Büroansiedlungen im geplanten Terminal III und auf dem Fernbahnhof zu erwarten ist.

## 6. Bindungswirkungen der landesplanerischen Beurteilung

Aufgrund der Nichtigkeitserklärung des Regionalplans Südhessen 2000 durch den VGH ist der landesplanerischen Beurteilung die Grundlage entzogen worden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Nichtigkeitserklärung der Ziffer 7.4. „Luftverkehr“ des Landesentwicklungsplanes 2000. Denn der landesplanerischen Beurteilung wurde zugrundegelegt, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens aus raumordnerischer Sicht notwendig ist. Hierzu wurde auf die Ziffer 7.4. des Landesentwicklungsplanes verwiesen. Damit haben sich die Annahmen, die der landesplanerischen Beurteilung zugrundegelegt worden sind, geändert. Ob nach wie vor von einer Raumverträglichkeit der dort genannten Varianten auszugehen ist, muss als offen bezeichnet werden. Eine endgültige Klärung genau dieser Frage soll ja gerade in dem Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan vorgenommen werden.

Die in der landesplanerischen Beurteilung zugrundegelegten Daten, die zu einer raumordnerischen Abwägung zum damaligen Zeitpunkt geführt haben, haben sich grundsätzlich geändert. Dies wird insbesondere an der Problematik der nunmehr gemeldeten FFH-Gebiete deutlich. Nicht nur das damals von nicht meldewürdigen Schutzgebieten ausgegangen worden ist, die Variantenuntersuchung wurde nur aufgrund der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse zur Naturraumausstattung vorgenommen. Mittlerweile sind die Grunddatenerfassungen erfolgt, so dass wesentlich detailliertere Daten vorliegen, die sich ganz erheblich von den ursprünglichen Daten unterscheiden. Auch aus diesem Grund kann die landesplanerische Beurteilung für das jetzige Planfeststellungsverfahren nicht mehr herangezogen werden. Im Übrigen wurde im ROV nicht beachtet, dass der Planung faktische Vogelschutzgebiete (VSG) entgegenstehen.

Etwas anderes könnte sich bei den einzelnen Maßgaben, die der Vorhabensträgerin durch die landesplanerische Beurteilung für das Planfeststellungsverfahren aufgegeben worden sind, ergeben.

Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der landesplanerischen Beurteilung sowohl hinsichtlich der Diskussion über die Verletzung der Seveso-II-Richtlinie, der Vogelschutz-Richtlinie als auch im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die

Grundlage entzogen worden ist.

## **7. Ergebnis**

Das Nichtvorliegen einer landes- und regionalplanerischen Letztentscheidung zugunsten des Flughafenausbaus führt dazu, dass während des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren eine wesentliche rechtliche Grundlage, die Voraussetzung für das beantragte Projekt ist, nicht vorliegt. Ob und wann und in welcher Form diese Entscheidungen getroffen werden, ist derzeit offen. Aus diesem Grund werden die Einwender unnötig mit einem personellen und finanziellen Aufwand konfrontiert, der sich im Falle einer landesplanerischen Letztentscheidung zugunsten einer anderen Variante bzw. der 0-Variante erübrigt hätte.

### **C. Mangelnder Bedarfsnachweis für den Südbereich - Pauschalisierte Begründung des Flächenbedarfs nicht zulässig**

Die Begründungen für den Flächenbedarf der Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens sind weder nachvollziehbar, noch in sonstiger Weise gerechtfertigt. Dies betrifft insbesondere die baulichen Maßnahmen, die im Südbereich geplant sind.

Da diese Maßnahmen in einem FFH-Gebiet und einem faktischen Vogelschutzgebiet gebaut werden sollen, was zu deren erheblicher Beeinträchtigung führt, müssen für die Rechtfertigung des Eingriffs die Maßstäbe des Art. 4 IV VSRL und Art. 6 IV FFH-RL angewandt werden. Dem genügen die Planunterlagen der Vorhabensträgerin nicht.

Wie schon im Planfeststellungsverfahren zum Bau der Werfthalle A380 muss der Vorhabensträgerin vorgeworfen werden, dass sie im Bezug auf die Planung der Hochbaumaßnahme und der sonstigen baulichen Anlagen zu großzügig mit den vorhandenen Flächen bzw. den Flächen, die zusätzlich in Anspruch genommen werden sollen, umgeht. Es wird davon ausgegangen, dass durch Minimierungsmaßnahmen und der Verlagerung von bestimmten Nutzungen, sowie einer optimierten Planung auf dem bestehenden Air Base-Gelände ausreichend Platz zur Verfügung stehen würde, um die not-



wendigen Erweiterungen, die im Fall eines Ausbaus errichtet werden müssten, Platz hätten.

Die Begründung des Flächenbedarfs für die Hochbauten und sonstige baulichen Anlagen darf nicht in der von der Vorhabensträgerin durchgeführten Art und Weise hergeleitet werden. Es handelt sich um pauschale Ableitungen, die von den prognostizierten Flugbewegungszahlen, Passagierzahlen oder ähnlichen Basisdaten ausgehen und lediglich von dem heutigen Zustand auf den im Jahr 2015 vermeintlich bestehenden Bedarf für solche Anlagen hochgerechnet wurden. Eine Rechtfertigung für den Eingriff in das ökologisch wertvolle Waldgebiet kann jedoch nur durch eine dem jeweiligen Projekt zugrundeliegende Prognose des Bedarfs hergeleitet werden. Dies ergibt sich sowohl aus den strengen Prüfungsmaßstäben des § 22 II 2 HeForstG, sowie Art. 6, Abs. 4 FFH-RL. Des Weiteren ergibt sich dies auch daraus, dass die Einwander von weitergehenden Lärmauswirkungen verschont werden können, wenn die im Südbereich geplanten Anlagen **an einer anderen Stelle des bestehenden Flughafens errichtet werden**. Es müsste geprüft werden, ob hierdurch die Lärmbelastung für die Einwander in Mörfelden-Walldorf geringer ausfallen würde. Vorrangig besteht jedoch **die Notwendigkeit für jede einzelne Anlage und Baulichkeit den Bedarf darzulegen**. Dies ist bislang in den Planfeststellungsunterlagen nicht geschehen. Hier darf nicht auf das Vorhaben des Ausbaus des Frankfurter Flughafens abgestellt werden. Denn diese Maßnahmen sind nicht automatisch mit dem Flughafenausbau verbunden.

Zum Planteil B 4.2. im Einzelnen:

Die auf S. 23 (B 4.2) enthaltene Tabelle 2-1 ist fehlerhaft. Dort wird als Ist-Situation für die US-Air Base und sonstige militärische Nutzung eine Größe von 135 ha angegeben. Nach den uns vorliegenden Informationen handelt es sich jedoch um einen Fläche von 152 ha. **Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, zu klären, wie diese Flächendifferenz zu erklären ist**. Auch wenn auf S. 24 erläutert wird, dass die beiden Tabellen 2-1 und 2-2 nicht direkt vergleichbar sind, ergeben sich doch bzgl. der Flächenangaben erhebliche Diskrepanzen. So leuchtet die angegebene Zahl für die Ist-Situation bei den Flugzeugserviceflächen in Bezug auf die Situation 2015 nicht ein. Hier soll lediglich eine Zunahme von 11 ha erfolgen, auch hier stellt sich die Frage, ob der Bau der A380-Werft

als Ist-Situation in die Tabelle eingegangen ist oder dem Planungsfall zugerechnet worden ist. Es wäre hilfreich gewesen auch hier eine Aktualisierung der Ist-Situation vorzunehmen bzw. den Planungsnullfall darzustellen. Unklar ist auch, woher der Rückgang um 21 ha bei den sonstigen Betriebsflächen resultiert. Ebenso der Rückgang der sonstigen gewerblichen Flächen um 8 ha. Soweit es aus den Planunterlagen zu entnehmen ist, soll in beiden Bereichen zusätzliche Fläche zum Bestand hinzugenommen werden. Dies bedarf der Erläuterung.

Im Planteil B 4.1 wird auf S. 18 ausgeführt, dass Hochbauten und sonstige bauliche Maßnahmen teilweise nach Art und Maß der baulichen Nutzung Gegenstand der Planfeststellung sind und teilweise nur nachrichtlich dargestellt werden sollen. **Es wird jedoch nicht näher dargelegt, welche Anlagen bzw. Maßnahmen mit planfestgestellt werden sollen und welche nicht. Dies ist von der Vorhabensträgerin nachzuholen.**

Weiterhin wird ausgeführt, dass es noch zu einer Erweiterung der Halle C am Terminal 1, Verlagerung des C-Fingers am Terminal 1, kommen wird. Diese Maßnahme soll nicht in dem hier anhängigen Planfeststellungsverfahren genehmigt werden. Als Begründung wird lediglich ausgeführt, dass diese Maßnahme unabhängig vom Flughafenausbau sei und aus betrieblichen Gründen bereits zeitlich vorgeschaltet realisiert werden muss. Diese Begründung ist zu pauschal, um damit die Abtrennbarkeit der Verfahren zu begründen. **Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, näher zu erläutern, um welche betrieblichen Gründe es sich handelt, die rechtlich dazu führen, dass diese Verfahren von dem hiesigen Planfeststellungsverfahren abgetrennt werden können.**

Auf S. 19 (B 4.1) wird dann ausgeführt, dass es sich bei dem vorliegenden Vorhaben um eine privilegierte Fachplanung i. S. d. § 38 Baugesetzbuch handele. Festzuhalten bleibt, dass es sich um Baumaßnahmen im Außenbereich handelt, da auf dem Gebiet des gesamten Flughafens kein Bebauungsplan existiert. Hier sei auf die Diskussion im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Wartungshalle A380 verwiesen, in der die Forderung erhoben worden ist, dass ohne einen von der Stadt Frankfurt zu erstellenden Bebauungsplan eine weitere Bebauung des gesamten Gebietes nicht mehr möglich ist. Hier wird auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vom September 2004 verwiesen.

Schon aus der Tabelle ab S. 19 (B 4.1) wird deutlich, dass hier großzügig Flächen zur Verfügung gestellt werden sollen, für deren Nutzung derzeit keinerlei Bedarfsrechtfertigung vorgelegt werden kann. Viele der geplanten Nutzungen sind auf andere Flächen entweder innerhalb des bestehenden Flughafens oder auf den Flächen, die in unmittelbarer räumlicher Entfernung vom Flughafengelände vorhanden sind, zu verlagern. Dies betrifft insbesondere die Kategorie der „sonstigen gewerblichen Anlagen“.

Das Terminal 3 ist viel zu groß geplant. Dies wird noch an anderer Stelle auszuführen sein. Im Planteil B 4.1 wird auf S. 26 und 27 ausgeführt, dass in dem Terminalgebäude nicht nur die an- und abfliegenden Passagiere abgefertigt werden sollen. Vielmehr ist eine enorme Fläche vorgesehen, die als Verkaufsfläche dient. Unklar ist, was unter dem Begriff „Marktplatz“ in diesem Zusammenhang zu verstehen ist. Der Vorhabensträger führt aus, dass in der Ankunftsebene auch ein landseitiger Marktplatz vorgesehen ist. Landseitig wird es eine Abflugebene Schengen mit zentralem Schengenmarktplatz geben. Auch auf der Abflugebene Non-Schengen wird es einen zentralen Non-Schengen Marktplatz geben. **Es ist dem Vorhabensträger aufzugeben, zu erklären, welche Flächen hier vorgesehen sind, die lediglich dem Verkauf von Waren dienen und nicht der unmittelbaren Abfertigung der Passagiere.** Es muss die Frage beantwortet werden, wie groß das Terminal 3 sein müsste, wenn dort keine Einkaufsmeilen entstehen würden.

Wie aus der Presse zu erfahren war (Frankfurter Rundschau, Februar 2005) soll das Terminal 3 in drei Phasen gebaut werden. Der erste Teil soll erst im Jahr 2012 fertig sein. Da der Bedarfsbegründung für das Terminal 3 der Planungshorizont 2015 zugrunde lag, fragt sich, wie viele Passagiere im Jahr 2020 im Terminal 3 abgefertigt werden sollen. Es ist augenscheinlich, dass die Vorhabensträgerin mit weit mehr Passagieren im Jahre 2020 etc. rechnet, dies aber in den Gutachten zu den Luftverkehrsprognosen geleugnet wird. Bzgl. des Terminals 3 handelt es sich daher um eine **typische Vorratsplanung**, die durch die zugrundeliegenden Zahlen nicht gerechtfertigt ist.

**Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben den Widerspruch zwischen der Aussage auf S. 32 (B 4.2), dass das Potential des Bereichs der Passagieranlage Nord fast vollständig ausgeschöpft sei und auf der anderen Seite der erste Teil des Terminals 3 erst im Jahr 2012 fertiggestellt sein soll, zu erläutern.** Die heute schon nach Aussage der Vorhabensträgerin fast vollständig ausgeschöpften Kapazitäten des Terminal 1 und 2 müssen immerhin bis zum Jahr 2012 zur Abfertigung der bis dahin ange-

stiegenen Passagierzahlen ausreichen.

Auf S. 28 (B 4.1) bleibt unklar, was bei der Beschreibung der Flugzeugwartungsanlagen mit der „Werft Dritter“ gemeint sein kann. Es wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei um die Halle der Aeroflight handelt. **Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, zu benennen, welche Gesellschaft noch weitere Wartungshallen bauen will.**

Auf S. 31 (B 4.1) wird argumentiert, dass es einen extra Bedarf an Fläche für **Bodenabfertigungsdienste Dritter** geben müsste. Als Begründung wird ausgeführt, dass es in Zukunft aufgrund der Wettbewerbssituation bei der Bodenabfertigungsdiensten zu sog. Dritt-Abfertigern kommen wird. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, dass aufgrund des freien Wettbewerbs zusätzlicher Flächenbedarf geltend gemacht wird. Auch wenn nun neben der Vorhabensträgerin weitere Bodenabfertiger in Frankfurt ihre Dienste aufnehmen, so resultiert hieraus noch kein eigener Flächenbedarf für diese. Vielmehr sind die weiter zuzulassenden Firmen in die bestehenden Anlagen zu integrieren.

**Kommerzielle Anlagen**, wie sie auf S. 34 (B 4.1) beschrieben werden, müssen nicht auf dem Frankfurter Flughafen angesiedelt werden. Die Fläche von 9,4 ha sollte vielmehr für Flugbetriebsflächen bzw. für Nutzungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Frankfurter Flughafen stehen, genutzt werden. Dasselbe gilt für die vorgesehene Fläche für die Verwaltung (Büroflächenbedarf). Es ist nicht einzusehen, weshalb diese Bereiche im Flughafenbereich Süd angesiedelt werden sollen. Da kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Flugbetrieb besteht, können diese Nutzungen auch auf das Caltex-Gelände und / oder im Bereich von „Gateway-Gardens“ verlagert werden. Auch die umliegenden Gemeinden stellen gerne vorhandene Gewerbegebiete zur Verfügung, die solche Nutzungen aufnehmen. Auch im Bereich der Flächenzuordnung „Werkstätten“ stellt sich die Frage, ob hier nicht wesentliche Teile verlagerungsfähig sind. Hierzu müssten jedoch Angaben erfolgen, um welche Werkstätten es sich genau handelt. Durch die Flächensparnis auf dem Air-Base Gelände könnte Platz für notwendige flughafenimmanente Nutzungen bereitgestellt werden.

Auch ein zusätzlicher Flächenbedarf für soziale Einrichtungen ist nicht herleitbar. **Hier sollte von der Vorhabensträgerin eine detaillierte Aufschlüsselung erfolgen, wo sich genau welche Sozialeinrichtungen auf dem Frankfurter Flughafen befinden und wo sie im Ausbaufall errichtet werden sollen.** Es ist nicht einsehbar, dass aufgrund der nicht zur freien Verfügung stehenden Fläche für die Vorhabensträgerin eine

Sporthalle auf dem Gelände betrieben wird. Es ist den Bediensteten durchaus zumutbar eine Sporthalle der umliegenden Gemeinden zu nutzen oder für die Vorhabensträgerin eine solche Halle auf dem Eigentum der Vorhabensträgerin befindlichen Flächen außerhalb des Flughafens zu bauen.

Auf S. 32 (B. 4.2) wird bzgl. der Lufthansa-Cargo ausgeführt, dass eine Verlagerung vom Norden in den Süden erforderlich sei, um der Lufthansa-Cargo Entwicklungspotentiale zu ermöglichen. Hieran wird deutlich, dass die Vorhabensträgerin keine konkreten Bedarfsanalysen ihrer Planung zugrundegelegt hat, sondern mögliche Wunschvorstellungen einzelner Nutzer des Flughafens. Hält man sich vor Augen, dass mit dem beantragten Nachtflugverbot die Gefahr besteht, das Lufthansa-Cargo den Frankfurter Flughafen nicht mehr in der Art und Weise nutzen wird, wie das derzeit der Fall ist, verbleibt kein Raum für irgendwelche Entwicklungspotentiale. Eine diesbezügliche Vorratsplanung ist insbesondere dann nicht mehr zulässig, wenn hierfür hochwertige Waldflächen in Anspruch genommen werden sollen und eine Vorentscheidung für zusätzliche Lärmbelastungen der angrenzenden Bevölkerung getroffen wird. Die Feststellung auf S. 33 (B 4.2), dass für den erwarteten Bedarf an Luftfracht ein zusätzlicher Flächenbedarf resultiert, kann nicht nachvollzogen werden. Insbesondere die dort gemachte Aussage, dass hierfür Flächen außerhalb des heutigen Flughafengeländes im Anschluss an die bestehende Cargo City Süd erforderlich seien, ist erläuterungsbedürftig.

In Kapitel 5 (S. 35 ff. B 4.2) will die Vorhabensträgerin begründen, weshalb für die variantenunabhängigen Nutzungen die geplanten Standorte notwendig sind. Eine Alternativenprüfung für den variantenunabhängigen Bereich findet an keiner Stelle der Planfeststellungsunterlagen statt. Die Aussage auf S. 35 (B 4.2), dass diese Anlagen direkt am Flughafen verortet sein müssen, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen abwickeln zu können, ist erklärungsbedürftig. Dies betrifft insbesondere die Nutzungen, die nicht mit dem unmittelbaren Flugbetrieb im Zusammenhang stehen. **Es ist der Vorhabensträgerin aufzugeben, hier weitere Begründungen für die geplanten Nutzungen vorzulegen.**

Bzgl. der Terminalfläche wird von einer Inanspruchnahme von ca. 18 ha ausgegangen. Hier stellt sich die Frage, ob durch einen Umbau bzw. eine höhere Effizienz der vorhandenen Terminals ein Neubau überhaupt erforderlich ist. Sollte eine Notwendigkeit nach Prüfung dessen, ob die prognostizierte Passagierzahl nicht auch in Terminal 1 und 2 abgefertigt werden kann, ein Bedarf bestehen, so dürfte die Dimension des Terminal 3

zu groß sein. Deshalb ist eine Reduzierung der Terminalfläche erforderlich. Besonderes Einsparpotential resultiert aus der zu groß dimensionierten Passagiervorfeldfläche von 134 ha (vgl. S. 36 B 4.2). Diese Größe ist nicht gerechtfertigt (wird noch näher ausgeführt). Die Vorhabensträgerin muss erläutern, wo die Passagiere und Frachtmengen abgefertigt werden sollen, die bei einem Zuwachs der Flugbewegungen nach 2015 bzw. bei einer höheren Auslastung der Flugzeuge zu bewältigen sind. Es kann nicht angehen, dass die Immissionen und Verkehrsströme auf den Planungshorizont 2015, der Flächenbedarf aber auf die technische Kapazität bzw. auf die vollständige Ausnutzung aller Eigentumsflächen ausgerichtet ist. Interessant sind die Ausführungen auf S. 37 (B 4.2) bzgl. der Idee, dass ein drittes Terminal auch im Norden des bestehenden Flughafens realisiert werden könnte. Eine solche Alternative wurde bislang in den Planunterlagen nicht angesprochen. Das eine solche Alternative durchaus denkbar ist, legt die Vorhabensträgerin an dieser Stelle jedoch dar. Dort wird ausgeführt, dass ein neues Terminal durchaus auch im Norden realisiert werden könnte. Die im Norden befindlichen Nutzungen könnten auf die US-Air Base verlagert werden. Wichtig wäre, die hieraus resultierenden Flächeneinsparungen zu beziffern. Gegen diese Alternative spreche nur die notwendige Bauzeit. Die Aussage hält einer Plausibilitätsprüfung nicht stand. Hierzu fehlt es an nachvollziehbaren Fakten. Hält man sich jedoch vor Augen, dass das ganze Flughafenprojekt um Jahre verzögert realisiert werden soll und das Gelände der US-Air Base schon zum 01.01.2006 zur Verfügung steht, könnte mit einer Verlagerung von entsprechenden Nutzungen schon in den nächsten Jahren begonnen werden. Auch an dieser Stelle wird mal wieder deutlich, dass die Vorhabensträgerin mit zeitlichen Abläufen argumentiert, die in der Realität so entweder niemals eintreten werden oder der vermeintliche Zeitdruck später nicht mehr existiert. Die Vorhabensträgerin hat im Laufe des Verfahrens schon häufig zeitliche Abläufe als Gegenargument für eine alternative Planung ins Feld geführt, die später so nicht mehr aufrechterhalten werden konnte. Wenn man berücksichtigt, dass der erste Bauabschnitt des neuen Terminals 3 erst im Jahre 2012 in Betrieb genommen werden soll, wird deutlich, dass dieses Argument der Vorhabensträgerin nicht haltbar ist.

Die Standortentscheidung für die zusätzlichen Luftfrachtanlagen ist zwar nachvollziehbar, jedoch ist hier der Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot und dem zusätzlichen Bedarf an Luftfrachtanlagen herzustellen. Ein solcher zusätzlicher Bedarf dürfte hinfällig werden, wenn die Fluggesellschaften, die insbesondere nachts fliegen (müssen) ihre

Aktivitäten mit Einführung des Nachtflugverbotes auf andere Flughäfen verlagern werden. Für einen Ausbau bestehender Luftfrachtbereiche auf dem Frankfurter Flughafen besteht dann keine Notwendigkeit mehr.

Die Begründung für die Standortentscheidung zur Flugzeugwartungsanlage auf S. 39 (B 4.2) ist nicht nachvollziehbar. Es wird lediglich ausgesagt, dass ein neuer Wartungsbereich Süd geschaffen werde, weshalb dies aber so ist, wird nicht begründet. Weil schon die CCT-Halle im Bau sei und der Planfeststellungsbeschluss für die A380-Werft ergangen ist, soll automatisch damit begründet werden, dass zwei weitere Hallen errichtet werden dürfen. Das die Plangenehmigung zur CCT-Halle noch nicht bestandskräftig ist und der Planfeststellungsbeschluss zur A380-Werft gerichtlich überprüft wird, gerade weil die Standortentscheidungen äußerst diskussionswürdig sind, wird verschwiegen. Nur weil die Vorhabensträgerin an ihrem Gesamtkonzept festhalten will, resultiert hieraus noch nicht zwangsläufig, dass eine Standortentscheidung zugunsten dieses Südbereiches zu erfolgen hat. Eine Alternativenprüfung stellt diese Passage auf S. 39 (B 4.2) nicht dar.

Der Bedarf für die Flugzeugwartungsflächen im Südbereich ist nicht nachvollziehbar. Durch eine optimierte Planung auf dem Air Base-Gelände hätte der Bannwald geschont und die zusätzliche Lärmbelastung der Einwender vermieden werden können. Die Vorhabensträgerin plant hier großzügig über das Flughafengelände hinaus, ohne zu berücksichtigen, dass durch eine optimierte Planung z. B. durch eine andere Anordnung der Wartungshallen oder einem optimierten Wartungskonzept ein Eingriff in den Waldbestand nicht notwendig gewesen wäre. Die gesamte Herleitung des Flächenbedarfs, in Kapitel 7 (S. 45 ff., B 4.2), ist zu pauschal und genügt nicht den Anforderungen, die notwendig sind, um einen Eingriff in einen Bannwald bzw. in ein FFH-Gebiet zur rechtfertigen. Es sind die gleichen rechtlichen Maßstäbe anzulegen, wie sie schon bei der Bedarfsbegründung für die A380-Werft angelegt worden sind. Dies bedeutet, dass für jede einzelne Wartungshalle, die noch realisiert werden soll, sowie die weiteren Anlagen, die hier im Wartungsbereich Süd geplant werden, für sich jeweils getrennt einer Bedarfsbegründung unterzogen werden müssen. Die Vorhabensträgerin geht auf S. 47 (B 4.2) davon aus, dass es notwendig sei die Wartungsbetriebe für Interkontinentalflugzeuge operationell Mittelpunkt zu konzentrieren. Wie schon im A380-Verfahren wird argumentiert, dass ansonsten wirtschaftliche und ökologische Zusatzbelastungen ausgelöst werden müssten. Dieser Ausgangspunkt ist in Frage zu stellen. Denn er geht davon aus,

dass Frankfurt der einzige Flughafen in Deutschland ist, der eine zentrale Drehscheibenfunktion innehat. Wie jedoch schon in anderen Kapiteln erläutert wurde, wird auch der Flughafen München eine zentrale Drehscheibenfunktion einnehmen. Auch auf dem Münchner Flughafen ist die zentrale Wartung der Lufthansaflotte vorgesehen. Dort existieren bereits mehrere Wartungshallen, die von der Lufthansatechnik AG betrieben werden und in denen Teile der Lufthansaflotte gewartet werden. Eine isolierte Betrachtung des Standortes Flughafen Frankfurt ist daher im Zusammenhang mit dem Wartungsbedarf der Interkontinentalflotte der Lufthansa AG nicht möglich. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Planfeststellungsverfahren zur A380-Werft wird Bezug genommen und diese werden zum Bestandteil der hiesigen Einwendung gemacht. Ein weiterer Vortrag diesbezüglich bleibt weiteren Schriftsätzen bzw. den Ausführungen im Erörterungstermin vorbehalten. Die Erläuterung in Kapitel 7.2.2 (B 4.2, S. 47) geht auch an der Sache vorbei. Denn geht man davon aus, dass in diesem Planteil nur noch die Bedarfsbegründung für die zwei zusätzlichen Wartungshallen begründet werden soll, dann gehen diese Ausführungen an der Sache vorbei. Denn es dürfte sich nur noch um die eine Halle für die Fluggesellschaft Aero Flight und eine neue CCT-Halle handeln. In beiden Fällen gibt es keinen Bedarf für die Wartung von Flugzeugen in noch zu errichtenden Hallen, weil ausreichend Wartungskapazität vorhanden ist.

Bekannt ist, dass die Fluggesellschaft Aero Flight nur noch wenige Flugzeuge besitzt. Für diese wenigen Flugzeuge ist eine Wartung in einer extra hierfür zu erstellenden Halle nicht notwendig. Vielmehr könnte diese Fluggesellschaft ihre Flugzeuge in den bestehenden Wartungshallen auf dem Frankfurter Flughafen warten. Es ist kaum vorstellbar, dass die wirtschaftlich sehr stark angegriffene Fluggesellschaft in der Lage sein wird eine neue Wartungshalle zu bauen. Auf der anderen Seite wird jedoch die Vorhabens-trägerin nicht gewillt sein, dieser Fluggesellschaft eine neue Wartungshalle zu bauen. Es ist daher sehr fraglich, ob es überhaupt zu dem Bau einer Wartungshalle für die Fluggesellschaft Aero Flight kommen wird. Zum einen, weil ein Bedarf an der Wartung von Flugzeugen dieser Fluggesellschaft nicht besteht und zum anderen weil diese Fluggesellschaft nicht in der Lage sein wird, eine neue Wartungshalle zu errichten.

Die zweite Wartungshalle soll als Ersatz für die Wartungshalle 10, deren Fläche im Falle des Ausbaus für anderweitige Nutzungen vorgesehen ist, errichtet werden. Aus dem Planfeststellungsverfahren A380 ist jedoch bekannt, dass schon heute aufgrund der Reduzierung der Flottenstärke sowohl bei Lufthansa Cargo, als auch bei Condor die derzeit



im Bau befindliche CCT-Halle nicht ausgelastet ist. Sollte es zu dem beantragten Nachtflugverbot kommen, haben die Fluggesellschaften, die Fracht transportieren, angekündigt, den Frankfurter Flughafen zu verlassen und sich an einem anderen deutschen Flughafen anzusiedeln. Aus diesem Grund ist zu hinterfragen, ob es einen zusätzlichen Bedarf für eine CCT-Halle in Zukunft überhaupt noch geben wird.

Auf S. 47 wird dann weiter ausgeführt, dass ein anderer Standort, als der hier vorgesehene nicht in Frage komme, da das US-Air Base-Gelände für die Ansiedlung des Terminals 3 vorgesehen ist. Dem muss entgegengehalten werden, dass bei einer optimalen Planung und einer Minimierung der vorgesehenen Nutzungen das Air Base-Gelände groß genug wäre, um einen angemessenen Ausbau des Frankfurter Flughafens zu ermöglichen.

Die Begründung des Flächenbedarfs in Kapitel 7.2.3 ist völlig abwegig. Der Flächenbedarf soll folgendermaßen ermittelt werden: Der benötigte Flächenbedarf ist in Abhängigkeit zu den Flugbewegungen und den Flugzeuggrößen zu sehen. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich der Flugbewegungsanteil der sog. Home-Base-Carrier nicht bzw. nur geringfügig verändert. Zum einen ist es methodisch völlig unhaltbar, dass der Wartungsbedarf auf einem Flughafen sich anhand der prognostizierten Flugbewegungen und den im Jahr 2015 möglicherweise auf dem Frankfurter Flughafen vorhandenen Flugzeuggrößen ermitteln lässt. Zum anderen ist die Prämisse, dass sich der Flugbewegungsanteil der sog. Home-Base-Carrier nicht bzw. nur geringfügig verändern wird, nicht haltbar. Der Wartungsbedarf auf einem Flughafen hängt nicht mit den Flugbewegungszahlen zusammen. Vielmehr hängt er davon ab, welche Fluggesellschaften welche Flugzeuge vorrangig in Frankfurt warten lassen. Genau dies hätte ermittelt werden müssen. Dies ist aber jedoch nicht geschehen. Völlig absurd ist daher die Ableitung auf den S. 48 und 49, die dann zu einem imaginären Flächenbedarf führt.

Dies resultiert schon daraus, dass anhand des A380-Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen werden kann, dass der Bedarf an Wartungskapazitäten bis zum Jahr 2015 bzgl. der Interkontinentalflotte der Lufthansa AG gedeckt ist. Dieser gesamte Bereich der Wartung (Interkontinentalverkehr, Passage, Lufthansa AG) darf bei der Berechnung des Wartungsbedarfs überhaupt keinen Eingang mehr finden. Deshalb darf hier auch nicht mit Flugzeuggrößen und deren Einteilung in bestimmte Positionsgrößen argumen-

tiert werden. Ebenso wie es im Planfeststellungsbeschluss für den A380 geschehen ist, ist vielmehr danach zu fragen, wie sich die Flugzeugflotten der einzelnen Fluggesellschaften, deren Wartung in Frankfurt vorgesehen ist, entwickeln werden und danach ist zu bestimmen, ob eine zusätzliche CCT-Halle und eine Aero Flight-Halle gerechtfertigt sind.

Die Herleitung des Flächenbedarfs für die Bodenverkehrsdienste – Dritter ab S. 53 ff. (B 4.2) ist an den Haaren herbeigezogen. Die Argumentation der Vorhabensträgerin ist abenteuerlich. Da sich der Marktanteil der Drittabfertiger verdreifachen wird, wird sich auch die Fläche verdreifachen. Von heute 1 ha werden es daher ca. 3 ha.

Die Beschreibung des **geplanten Terminal 3** auf S. 55 (B 4.2) ist nicht ausreichend. Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, darzulegen, wie viel Fläche vorgesehen ist, die nicht der unmittelbaren Abfertigung von Passagieren zur Verfügung gestellt werden soll. Weiterhin bleibt unklar, was in Ziffer 8.2.1. gemeint ist, wenn die Vorhabensträgerin davon spricht, dass für jeden Fluggast Passagierabfertigung „in ausreichender Qualität“ angeboten werden soll. Das Maß der „ausreichenden Qualität“ muss erst einmal bestimmt werden, um eine Flächengröße für ein neues Terminal bestimmen zu können. Legt man hier die Maßstäbe der Vorhabensträgerin zugrunde, die der Lufthansa offensichtlich im Terminal 1 Flächen zur Verfügung gestellt hat, um den Passagieren, die besonders viel Geld haben, eine „Luxus“-Abfertigung zu ermöglichen, so kann dies nicht der Maßstab sein. Auch hier geht die Vorhabensträgerin wieder von großzügigen Flächenplanungen aus, die nicht berücksichtigen, dass der Frankfurter Flughafen an die Grenzen seiner räumlichen Ausdehnung gestoßen ist. Es stellt sich die Frage, ob ein Vorhabensträger neue Passagierabfertigungsanlagen mit dem Argument beantragen darf, dass die Kapazitäten erschöpft seien, und auf der anderen Seite großzügig aufgrund von wirtschaftlicher Ausnutzbarkeit, Flächen in einem bestehenden Terminal zur Verfügung stellen, die originär der Passagierabfertigung dienen müssten. Auch hier ist der Vorhabensträgerin wiederum der Vorwurf zu machen, dass sie dann keine neuen Flächen genehmigt bekommt, wenn sie mit vorhandenen Flächen in nicht gebührender Weise umgeht. Die Vorhabensträgerin verkennt, dass ein Wachstum des Frankfurter Flughafens über den Flughafenzaun hinaus nicht möglich ist.

In Kapitel 9 (B 4.2) soll der Flächenbedarf für **zusätzliche Luftfrachtflächen** hergeleitet werden. Wie jedoch aus der Planunterlage hervorgeht, gibt es derzeit noch ausreichend Reserven im CCS-Gelände, um einen zusätzlichen Bedarf abzudecken. So wird auf S.

70 beschrieben, dass noch ca. 13,8 ha nicht bebaut sind und dem zukünftigen Ausbau zur Verfügung stehen. Auf S. 72 (B 4.2) wird zwar ausgeführt, dass das im Rahmen dieser Planfeststellungsunterlage beschriebene Nachtflugverbot bei der Berechnung berücksichtigt worden sei, jedoch wird nicht erläutert, in welcher Art und Weise dies geschehen ist. Wie aus den Unterlagen des regionalen Dialogforums zu entnehmen ist, drohen die Frachtfluggesellschaften mit dem Abzug vom Frankfurter Flughafen, aus diesem Grund ist nicht nachvollziehbar, wie von einer Steigerung um ca. 74% oder durchschnittlich 3,8% pro Jahr ausgegangen werden kann. Wird es jedoch zu keiner Steigerung des Luftfrachtumschlages kommen, so ist ein zusätzlicher Bedarf an Flächen nicht zu begründen.

Auch hier ist der Vorhabensträgerin wiederum vorzuwerfen, dass die in Kapitel 9.2.3. dargelegte Begründung für den Flächenbedarf nicht nachvollziehbar ist. Es hätte vielmehr erst einmal die Frage gestellt werden müssen, ob zum einen Kapazitätsreserven in den bestehenden Gebäuden bzw. auf den bestehenden Flächen zur Verfügung stehen, um dann daraus zu ermitteln, ob der zusätzliche Bedarf hier abgewickelt werden kann. Die von der Vorhabensträgerin eingesetzten Kriterien der Flächenproduktivität sind nicht geeignet, um den Flächenbedarf zu begründen.

Sowohl die Herleitung des Flächenbedarfs für die sonstigen gewerblichen Flächen (Kapitel 11, S. 89 ff.) als auch für die sonstigen Betriebsflächen (Kapitel 12, S. 93 ff.) ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere hätte bzgl. dieser Nutzungen geprüft werden müssen, ob Verlagerungen auf Flächen, die der Vorhabensträgerin zur Verfügung stehen (Caltex-Gelände) oder auf sonstigen Flächen, wo eine Ansiedlung möglich ist („Gateway Gardens“). Dies betrifft auch den gesamten Bereich der Cateringflächen. Denn es ist nicht notwendig, dass die Versorgung der Flugzeuge im unmittelbaren Umfeld des Flugbetriebes erfolgt.

Wie hier mit vorhandener Fläche umgegangen wird, wird besonders deutlich bei der Herleitung des Flächenbedarfs für die sog. „**kommerziellen Flächen**“. Es handelt sich hier im Wesentlichen um Hotels und um ein Konferenzzentrum, sowie um gastronomische Einrichtungen. Allein hierfür soll eine Fläche von ca. 9,4 ha vorgehalten werden. Was dies allerdings mit der Erfüllung der Aufgabe der Vorhabensträgerin zur Daseinsvorsorge bzgl. eines Ausbaus eines Flughafens zu tun haben soll, ist nicht erklärbar. Diese Nutzungen könnten in den umliegenden Gemeinden auf den entsprechend ausgewiesenen Flächen realisiert werden. Es ist kein funktionaler Zusammenhang zwi-

schen dem Flughafenausbau und der Bereitstellung von kommerziellen Flächen erkennbar. Vielmehr ist die Fläche von nahezu 10 ha den wirklich notwendigen Nutzungen an dem Flughafen zur Verfügung zu stellen. Wie die Vorhabensträgerin im Planfeststellungsverfahren zu A380-Werft argumentieren konnte, dass das gesamte Gelände der Air Base der Passagierabfertigung vorgehalten werden muss, ist in Anbetracht dessen, dass nahezu 10 ha hier für kommerzielle Flächen zur Verfügung gestellt werden sollen, völlig absurd.

Auch die Herleitung für **weitere Bürogebäude** auf den S. 93 ff. (B 4.2) geht an der Sache vorbei. Der Flächenbedarf wird aus der Steigerung des Beschäftigtenaufkommens hergeleitet. Dass diese Prognosen fehlerhaft sind, wird an einer anderen Stelle dieser Einwendung dargelegt. Unabhängig davon lässt sich jedoch anhand der Steigerung des Beschäftigtenaufkommens nicht der zusätzliche Bedarf für Büroflächen herleiten. Denn die Herleitung, dass es zu einem Zuwachs von ca. 4.500 Bürobeschäftigten kommen wird, ist falsch. Selbst wenn man dies noch annehmen könnte, bedarf es keiner Ansiedlung von Bürobeschäftigten auf dem Flughafengelände. Hierfür können andere Büroflächen in den angrenzenden Gemarkungen (Gateway Gardens!) bzw. in Frankfurt zur Verfügung gestellt werden. Bei einem Leerstand von 30% Bürogebäuden in Frankfurt, dürfte es kein Problem sein, die entsprechenden Verwaltungen auszulagern. Die zusätzliche Schaffung von Bürogebäuden ist daher kontraproduktiv.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Vorhabensträgerin sehr großzügig mit der Herleitung des Flächenbedarfs für die vorgesehenen Nutzungen umgegangen ist. Hier ist ein erhebliches Minimierungspotential vorhanden, welches dazu führen wird, dass ein weiterer Eingriff in die Waldbestände im Südbereich nicht notwendig sein wird.

## **D. Neue Landebahn ist überdimensioniert**

### **1. Geplante Landebahn zu lang**

Die geplante neue Landebahn ist mehrere hundert Meter zu lang. Die Überdimensionierung hat zur Folge, dass schutzwürdige Flächen unnötig und rechtswidrig in Anspruch genommen werden sollen.

Die von der Vorhabensträgerin fehlerhaft gesetzte Länge der neuen Landebahn hat die Variantenauswahl durchgreifend beeinflusst. Wäre die Länge der Bahn zutreffend bestimmt worden, wäre bereits im Raumordnungsverfahren eine andere Entscheidung gefallen. Dies betrifft u.a. die Variante 10 auf dem Flughafengelände, die das Planungsziel Kapazitätseckwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde erreichte. Von der Vorhabensträgerin wurde diese Variante frühzeitig mit dem lapidaren Hinweis auf „unvertretbar hohen finanziellen Aufwand und einer unzumutbaren Zeitverzögerung“ in einem frühen Planungsstadium ausgeschieden.

Die neue Landebahn soll eine Länge von 2.800 m haben. Die Begründung dieser Länge wird in der Planfeststellungsunterlage B.1.1, Anlage 1, S. 155 gegeben. Die Länge ergibt sich danach aus der Landebahnlänge, die ein von der Vorhabensträgerin vorgegebenes „Bemessungsflugzeug“ zur Landung benötigt. Als Bemessungsflugzeug wurde die A 340-600 von der Vorhabensträgerin ausgewählt. Dieser Flugzeugtyp soll eine „demonstrated landing distance (DLD)“ von 2.100 m haben. Die Landestrecke erhöht sich nach Angaben der Vorhabensträgerin durch

- a. den Einfluss der Meereshöhe des Frankfurter Flughafens um den Faktor 1,026 und
- b. die Rückenwindkomponente von 5 kt (8,2 km) um 1,075 m auf 2.310 m. Witterungseinflüsse wie eine nasse Bahn oder Schneefälle führen zu einer Erhöhung dieser Landebahnstrecke um 15 %, so dass die Vorhabensträgerin für den A 340-600 eine Landebahnlänge von insgesamt 2.670 m errechnet.

## **2. Herleitung der Landebahnlänge nicht schlüssig**

Die Herleitung der Landebahnlänge von 2.800 m ist nicht schlüssig. Sie widerspricht außerdem den Erfahrungswerten an anderen Flughäfen.

Die geplante neue Landebahn soll mit 2.800 m 130 m länger sein als die von der Vorhabensträgerin errechnete Länge einer Bahn für das Bemessungsflugzeug A 340-600. Für die Erweiterung um 130 m werden 3 Gründe angeführt:

1. Ein Standardanflugverfahren der Lufthansa sähe höhere Anfluggeschwindigkeiten vor.
2. Ein längerer Ausrollweg führe zu einer geringeren Lärmbelästigung und
3. eine längere Bahn führe zu einer größeren Akzeptanz bei den Piloten.

Keiner dieser 3 Gründe kann überzeugen. Weder kann eine Luftfahrtgesellschaft durch die Wahl eines Standardanflugverfahrens die Länge einer Landebahn zu Lasten öffentlicher oder privater Interessen vorbestimmen, noch kann die Vermutung über ein Verhalten der Piloten eine Rechtsposition gegen andere berechnigte, z.T. öffentliche Interessen begründen. Als widerstreitendes Interesse gegen den Natur- und Umweltschutz hat allenfalls das Interesse am Lärmschutz Bedeutung. Doch in diesem speziellen Fall kann das Lärmschutzargument nicht durchgreifen. Wie die Vorhabensträgerin ausführt, ist es nämlich nicht objektiv gegeben, sondern hängt davon ab, wie die Piloten den Landeanflug in eigener Verantwortung gestalten. Zweitens muss bedacht werden, dass alle Flugzeugtypen außer dem A 340-600, die auf der neuen Bahn landen sollen, eine Landestrecke von < 2.600 m haben (B.1.1, S. 192, Tab. 5-1). Den Lärmschutz durch einen verminderten Einsatz des Gegenschubs und der Bremsen und ein längeres Ausrollen kann man mit diesen Maschinen auch bei einer Bahnlänge von 2.670 m erzielen. Tatsächlich zeigt die o.g. Tabelle, dass die Mehrzahl der Flugzeuge, die die neue Landebahn anfliegen werden, sogar mit einer Landestrecke von unter 2.300 m auskommt.

Die (längste) Hauptlandebahn des Flughafens New York hat eine Länge von 2.560 m. Auf dieser Bahn landen nicht nur Flugzeuge vom Typ des A 340-600, sondern sogar die B 747. Letztere soll nach Angaben der Vorhabensträgerin die neue Landebahn in Frankfurt „im Regelfall“ nicht benutzen (B.1.1, S. 163). Wenn in New York das Landen mit einer A 380-400 auf einer Bahnlänge von 2.560 m möglich ist, und auf dieser Bahn sogar eine Maschine landet, die nach Angaben der Vorhabensträgerin eine noch längere Landestrecke benötigt, dann ist bereits die von Vorhabensträgerin errechnete Landebahn-

länge von 2.670 m nicht mehr nachzuvollziehen. Eine Landebahnlänge von 2.800 m ist auf keinen Fall gerechtfertigt.

Das Bemessungsflugzeug A 340-600 wird nicht hergeleitet, sondern von der Vorhabensträgerin gesetzt. Der Betrieb des Flughafens oder der neuen Landebahn wäre auch möglich, wenn ein anderer Flugzeugtyp als Bemessungsflugzeug gewählt worden wäre. Die Wahl des A 340-600 steht in keinem erkennbaren Zusammenhang zu den fachplanerischen Zielen eines Stundeneckwertes von 120 Flugbewegungen/Stunde und einer Umsteigezeit von 45 min. (mct).

Die Vorhabensträgerin verfügt über zwei parallele Landebahnen mit je 4.000 m Länge. Mit Inbetriebnahme der geplanten neuen „Landebahn Nordwest“ werden gemäß dem Betriebskonzept zukünftig Landungen vorwiegend über die neue Landebahn und die heutige südliche Parallelbahn (25 L/07 R) abgewickelt, während die andere der beiden Parallelbahnen (25 R/07 L) zusammen mit der Startbahn 18-West für Starts genutzt wird. Um die zukünftig benötigte Anflugkapazität permanent zur Verfügung zu stellen, werden daher gemäß Nutzungskonzept unabhängige (parallele) Anflüge auf die neue Landebahn und die heutige südliche Parallelbahn (25 L/07 R) nötig sein. Das bedeutet, dass die Landebahn Nordwest auch für Flugzeuge nach ICAO-Bezugscode E (bis 65 m Spannweite, bis 14 m Breite Hauptfahrwerk) ausgelegt werden muss. Flugzeuge wie die A 380 sollen dagegen das erweiterte existierende Bahnsystem nutzen. Daraus ergibt sich eine Auslegung der Landebahn Nordwest gemäß ICAO-Bezugscode 4 E.“ (B 1.1, S. 163). Die ICAO-Kategorie 4 E verlangt keine Bahnlänge von 2.800 m, sondern nur eine Mindestbahnlänge von 1.800 m.

„Um die zukünftig benötigte Anflugkapazität permanent zur Verfügung zu stellen, muss die Landebahn Nordwest gem. der ICAO-Kategorie 4 E (Bahnlänge  $\geq$  1.800 m für Flugzeuge bis 65 m Spannweite und bis 14 m Breite Hauptfahrwerk) ausgelegt werden. (B 1.1, S. 173).

Für die Wahl des Bemessungsflugzeuges gibt die Vorhabensträgerin nur eine äußerst

wage Begründung. Sie führt aus

„Aufgrund ihres großen und noch weiter steigenden Anteils am Interkontinentalverkehr wurde als Bemessungsflugzeug die A 340 in ihrer größten Variante A 340-600 gewählt.“ (B 1.1, S. 173)

Warum gerade dieses Langstreckenflugzeug gewählt wurde, erläutert die Vorhabensträgerin nicht. Es ist hinsichtlich der Flugbewegungen, die am Frankfurter Flughafen stattfinden, von untergeordneter Bedeutung. Die Vorhabensträgerin listet in ihren Antragsunterlagen 26 Flugzeugtypen auf, die eine kürzere Landestrecke benötigen. (B 1.1, S. 169, Tab. 5-1). Die überwiegende Mehrzahl dieser Flugzeugtypen benötigt nach Angaben der Vorhabensträgerin lediglich eine Landebahn < 2.300 m.

Die Länge einer Landebahn ist kein Selbstzweck. Sie bestimmt nicht den Kapazitätseckwert, d.h. das Planungsziel der Vorhabensträgerin. Sie stellt auch kein eigenes fachplanerisches Ziel dar. Vielmehr muss sich die Länge der Landebahn aus den flugbetrieblichen Notwendigkeiten herleiten. Für die Erweiterung des Frankfurter Flughafens wurden die beiden fachplanerischen Ziele Erhöhung des Kapazitätseckwertes auf 120 Flugbewegungen/Stunde und eine Umsteigezeit von 45 min. bestimmt. Welche Bahnlänge benötigt wird, um einen Planungsflugplan im Jahr 2015 zu realisieren, der den gewünschten Kapazitätseckwert von 120 Bewegungen/Stunde ermöglicht, hat die Vorhabensträgerin nicht untersucht. Die Vorgabe zur MCT lässt sich mit einer kürzeren Bahn besser erreichen als mit einer längeren, weil die Rollwege/-zeiten dann kürzer werden. Es wurde nicht dargelegt, dass die Länge der neuen geplanten Landebahn sich zwingend an dem Bemessungsflugzeugtyp A 340-600 ausrichten muss. Denkbar sind mit Sicherheit zahlreiche andere Flugplankombinationen, in denen diese Maschinen auf der bestehenden 4.000 m-Landebahnen heruntergehen kann. Welche Landebahnlänge in Frankfurt notwendig ist, um die fachplanerische Zielsetzung zu erreichen, lässt sich aus den Planfeststellungsunterlagen nicht erkennen. Die Bestimmung der Landebahnlänge ist die Voraussetzung für die Planfeststellung.

Damit ergibt sich, dass die gesamte Variantenauswahl willkürlich erfolgt. Insbesondere



wurde die Variante 10 ausgeschieden, ohne dass dies nachvollziehbar ist. Das Kosten- und Zeitargument werden behauptet, aber in keiner Weise. Die Planung hat sich bereits durch massive Fehler der Vorhabensträgerin um viele Jahre verzögert. Betrachtet man die Verlautbarungen der Vorhabensträgerin aus den ersten Jahren der Diskussion, dann ist die Planung schon jetzt nicht mehr sinnvoll, weil die Inbetriebnahme 2006 nicht realisierbar ist. Das Kostenargument ist nicht nachvollziehbar. Bei einer kürzeren Bahn verliert es an Bedeutung. Die Variante 10 erfordert nur Umbauten innerhalb des bestehenden Flughafens und würde keine Fläche in einem Natura-2000-Gebiet beanspruchen.

Im Hinblick auf die weiter geprüften Varianten Nordwest, Nordost und Süd ergäben sich zwangsläufig völlig andere Konsequenzen, wenn die neue Bahn nicht 2.800<sup>m</sup>, sondern nur 2.600<sup>m</sup> oder sogar nur 2.500<sup>m</sup> lang geplant würde. Die Lage der Bahn im Raum könnte dann in alle Richtungen verschoben werden.

### **III. Alternativenprüfung**

#### **A. Mangelhafte Alternativenprüfung**

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Alternativenprüfung genügt weder den Anforderungen, die an die Ermittlung der Belange im Rahmen des fachplanerischen Abwägungsgebotes zu stellen sind noch den strengeren Anforderungen, die aufgrund des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL und dem § 22 HForstG genügen. Der BUND macht geltend, dass ein Standort, der die Region, den Naturhaushalt und spezielle Schutzgebiete u. a. unzumutbar mit Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen belasten wird, im Ballungsraum nicht genehmigungsfähig ist.

Ernsthaft sich aufdrängende Varianten, wie z.B. der Planungsnullfall oder auch andere interne Varianten, die zumindest keinen weiteren Bannwaldeingriff erforderlich machen, wurden frühzeitig verworfen. Die gesamte Alternativenprüfung wird damit zur Farce. Hier darf die Quantität der Unterlagen nicht über die mangelhafte Qualität hinwegtäuschen. Von Seiten der Vorhabensträgerin wird zur Auswahl der von ihr favorisierten Alternative

unzulässige Kriterien zugrunde gelegt und falsche Bewertungen vorgenommen.

Die mangelnde Alternativenprüfung resultiert auch daraus, dass das Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplanes, in dem die Fragen der Standortwahl eine zentrale Rolle spielen werden, sich noch in einem Verfahrensstadium befinden, welches eine endgültige Aussage über die Standortwahl noch nicht zulässt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel 7 verwiesen.

Dies betrifft insbesondere das starre Festhalten an den von ihr selbst aufgestellten Planungszielen wie MCT 45 und den sog. Koordinierungseckwert von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde. Gerade diese Kriterien sind jedoch für eine Standortauswahl ungeeignet.

Externe Varianten oder Verbundlösungen werden von der Vorhabensträgerin erst gar nicht in die Betrachtungen mit einbezogen. Es ist fraglich, ob bei einem solchen Vorhaben, an dem fachplanerischen Vorhabensbegriff festgehalten werden kann. Zumindest im Rahmen der rechtstaatlich gebotenen Abwägungsentscheidung müssen nicht nur Vorhaben, die den Planungszielen der Vorhabensträgerin entsprechen berücksichtigt werden, sondern generell die Frage gestellt werden, wie im Sinne einer Daseinsvorsorge der Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bewältigt werden kann.

Schon im Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt vom 11.02.04 (Fassung vom 11.08.2004) wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben, solche Varianten als Alternativen zu prüfen, welche nur unwesentlich hinter dem Planungsziel zurückbleiben. Dem ist die Vorhabensträgerin nicht nachgekommen.

Weiterhin hätte geprüft werden müssen, wie der Flugbetrieb in Frankfurt optimiert werden kann. Nach wie vor werden zahlreiche Slots von Flugzeugen mit geringer Größe belegt. Diese Flugzeuggrößen können zur Verlagerung an andere Flughäfen größeren Flugzeugen Platz machen. Das starre Festhalten der Fluggesellschaften an „ihren Slots“ muss unterbunden werden, damit Optimierungsmöglichkeiten ausgenutzt werden kön-

nen. Wesentliches Ziel müsste weiterhin sein, die Belegung der Flugzeuge zu optimieren. Der Frankfurter Flughafen hat gegenüber anderen internationalen Flugzeugen eine unterdurchschnittliche Belegung mit Passagieren pro Flugzeugbewegung. Dies gilt es zu steigern, um auf dem bestehenden Bahnsystem die Zuwächse beim Passagieraufkommen aufzufangen.

## **B. Alternativenvergleich unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten fehlerhaft**

Der Alternativenvergleich für die FFH- und Vogelschutzgebietsproblematik der neuen Landebahn muss wiederholt werden. Bei dem Alternativenvergleich nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL (A3, S. 189-195) werden die beantragte Variante Landebahn im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ mit den Alternativen im FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“ (Nordost-Variante) und im FFH-/VSG „Mark- und Gundwald von Rüsselsheim und Mörfelden“ (Südvariante) von der Vorhabensträgerin verglichen.

Der Vergleich wird anhand der folgenden Kriterien durchgeführt (A3, Kriterien 1-4, S. 189):

1. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten,
2. Anzahl der beeinträchtigten Gebiete und Anzahl der in den Erhaltungszielen genannten Schutzgegenstände (Lebensraumtypen des Anhangs 1 und Arten des Anhangs 2 FFH-Richtlinie bzw. Anhang 1 Vogelschutzrichtlinie),
3. Umfang der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen,
4. Umfang der Beeinträchtigung von Arten des Anhangs 2 der FFH-Richtlinie und Vogelarten des Anhangs 1 der Vogelschutzrichtlinie.

Kriterium 1: Es wird festgestellt, dass alle drei Varianten NATURA-2000-Gebiete „erheblich beeinträchtigen“ würden.

Kriterium 2: Es wird für den Kelsterbacher Wald die Beeinträchtigung von drei Lebensraumtypen (LRT) des Anhangs 1 und von zwei Arten des Anhangs 2 FFH-RL festgestellt. Die Vergleichswerte lauten für die Gebiete „Schwanheimer Wald“ zwei FFH-LRT und fünf Arten des Anhangs 2 FFH-RL und für „Mark- und Gundwald“ vier LRT und sechs Arten des Anhangs 2 der FFH-RL. Zusätzlich wären im VSG „Mark- und Gundwald...“ noch fünf wertgebende Vogelarten betroffen.

Kriterium 3: Zum Umfang der Beeinträchtigung der FFH-LRT werden folgende Angaben

angeführt: NW-Variante 43,5 ha gegenüber Südvariante 17,1 ha und NE-Variante 49,9 ha.

**Kriterium 4:** Für die wertgebenden Vogelarten des VSG „Mark- und Gundwald...“ fehlen Flächenangaben. Hinsichtlich der Arten nach Anhang 2 FFH-RL wird der Umfang der Beeinträchtigung für die NW-Variante widersprüchlich angegeben (s.u.) (A3, Text S. 191 und S. 193 Tab. 6-43).

Artengruppen	Textangabe	Tabellenangabe
Fledermäuse	185 ha	204 ha
Holzkäfer	182 ha	215 ha

Tab.1: Widersprüchliche Angaben zum Verlust an Lebensraum der Anhang 2 Arten FFH-RL für die Variante NW (Kelsterbacher Wald) (A3, Text S. 191 und S. 193 Tab. 6-43).

*Im Unterschied zur NE-Variante entstehen bei den Varianten NW (Kelsterbacher Wald) und Süd („Mark- und Gundwald“) „Inselflächen“ mit Restwaldbeständen:*

- Kelsterbacher Wald: Gesamt-Inselfläche 204 ha (143 ha und 61 ha), davon im FFH-Gebiet 169 ha (108 ha und 61 ha)
- Mark- und Gundwald: 173 ha (im FFH-Gebiet).

Der Hirschkäfer soll im Kelsterbacher Wald noch beide Restwaldflächen besiedeln können, die Bechsteinfledermaus nur die größere im Norden. Im Mark- und Gundwald soll die Restwaldfläche beiden Arten noch ausreichenden Lebensraum bieten. Eine Aussage zur Bedeutung der Restwaldflächen des Mark- und Gundwald für die geschützten Vogelarten fehlt.

**Ergebnis des Alternativenvergleichs:** Die Vorhabensträgerin bewertet die Südvariante (FFH- und VSG „Mark- und Gundwald“) als „die Alternative mit der deutlich größeren Anzahl und Umfang erheblicher Beeinträchtigungen von Schutzgegenständen/Erhaltungszielen der FFH- und Vogelschutzgebiete“.

Für den Vergleich der Varianten NW (Kelsterbacher Wald) und NE (Schwanheimer

Wald) sieht die Vorhabensträgerin bezogen auf die Lebensraumtypen des Anhangs 1 FFH-RL eine größere Beeinträchtigung der NE-Variante. Hinsichtlich der Arten des Anhangs 2 FFH-RL kommt die Vorhabensträgerin zu einem etwa gleichrangigen Ergebnis, mit leicht geringfügiger Beeinträchtigung durch die NW-Variante. Unter Berücksichtigung weiterer Kriterien, deren Bedeutung für den Vergleich aber nicht ausgeführt wird, kommt sie zu dem Gesamtergebnis,

„Die Landebahn Nordwest verursacht im Vergleich mit der Landebahn Nordost und der Start- und Landebahn Süd geringere erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile der jeweiligen FFH- und Vogelschutzgebiete im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main.“ (A 3, S. 194)

### **Stellungnahme des BUND**

Der Alternativenvergleich nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL beruht auf völlig unzureichendem und vor allem veraltetem Datenmaterial. Außerdem werden die funktionalen Beziehungen der Schutzgüter innerhalb der NATURA-2000-Gebiete weder im Ist-Bestand noch im Planungsfall gewürdigt. Dies trifft insbesondere für die Bedeutung der sog. „Inselflächen“ mit Restwaldbeständen und ihrer Bedeutung für die Schutzgüter der FFH-RL (LRT Anhang 1 und Arten Anhangs 2) zu. Die mangelhafte Datengrundlage führt zwangsläufig zu einer Fehlbewertung – gerade dann, wenn man die Kriterien der Antragstellerin anwendet. Die Antragsunterlagen sind vollständig zu überarbeiten.

Nach derzeitigem Wissensstand steht die NW-Variante (Kelsterbacher Wald)

- wegen der Betroffenheit des prioritären LRT 6230 (Borstgrasrasen),
- wegen der Bedeutung als größtes Hirschkäferorkommen in Hessen,
- wegen der erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“ und
- insb. wegen des zu erwartenden vollständigen Waldverlustes, d.h. des vollständigen Verlustes des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“, der auch durch Kohärenzmaßnahmen nicht ausgeglichen werden kann,

für den Bau der geplanten Landebahn nicht zur Verfügung.

*Die Antragsunterlagen der Vorhabensträgerin beruhen für die FFH-Gebiete „Kelsterbacher Wald“, „Schwanheimer Wald“ und „Mark- und Gundwald“ auf den Standarddatenbögen des RP Darmstadt vom August 2004 sowie auf den Senckenbergarbeiten aus 2002 und 2004 (CG 2, Teil 1, S. 46 Abs. 2). Zwischenzeitlich wurden aber die Grunddatenerhebungen (GDE) für die Berichtspflicht nach Art. 17 FFH-RL fertiggestellt:*

- GDE für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ – Ecoplan (Göbel), Oktober 2004
- GDE für das FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“ – Planwerk (Wagner), Oktober 2004
- GDE für das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ – Büro für angewandte Landschaftsökologie (Hilgendorf), November 2004

Die Ergebnisse der GDE belegen, dass die Antragsunterlagen auf einer gänzlich ungeeigneten Datenbasis beruhen. Die Befürchtung des BUND, dass die Arbeiten von Senckenberg (2003) keine Übertragung in das Klassifikationssystem des Anhangs 1 FFH-RL erlauben, hat sich bestätigt (vgl. BUND-Stellungnahme zur A 380-Werft vom 11.9.2003 sowie Ausführungen im EÖT des PFV „A380-Werft“). Die Abweichungen betreffen die Zahl, den Umfang und die Lage der Schutzgegenstände. Für den unmittelbaren Vorhabensbereich im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ wurde z.B. der prioritäre LRT 6230 (Borstgrasrasen) und die Existenz von >6 ha des FFH-RL 9130 (Waldmeister-Buchenwald) nicht erkannt. Die Abweichungen betreffen in allen drei FFH-Gebieten nahezu jeden LRT und jede Art des Anhangs 2 FFH-RL.

Die Vorhabensträgerin hat es trotz der seit längerer Zeit erkennbaren Defizite versäumt, die Antragsunterlagen zu aktualisieren. Eine abschließende Stellungnahme ist deshalb nicht möglich. Die offengelegten Unterlagen sind derzeit nur grob prüfbar. Sie erlauben u. a. keine Hinweise auf Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten und geben die realen Natureingriffe nicht wieder. Hinsichtlich des Variantenvergleichs können nachfolgend nur einige wesentliche Punkte herausgearbeitet werden.

Im Einzelnen:

1. Die beantragte NW-Variante führt voraussichtlich zur vollständigen Zerstörung des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“, denn in den „Inselflächen“ wird sich der Waldbestand vollständig auflösen. Zumindest kann eine solche Folge nicht ausgeschlos-

sen werden, da sie maßgeblich von der künftigen Witterung bestimmt wird. Diese Sorge bestätigt auch die Landesplanerische Stellungnahme vom 11.6.02:

*„Also ist von einer in drei Segmente zerfallenen isolierten Restwaldfläche von ca. 241 ha auszugehen, deren Erhalt mit Blick auf die entstehenden Effekte sehr ungewiss ist und deren ordnungsgemäße Bewirtschaftung im Nordteil erheblich erschwert und im Südteil nahezu ausgeschlossen sein würde.“ (S. 83)*

„Einschlägige Erfahrungen aus der hiesigen Walderhaltungsproblematik (Rhein-Main-Waldsanierungsprojekt, Band 35 der Hessischen Landesforstverwaltung) belegen, dass die Innenwirkung von Waldaufrissen erheblich über die 100-m-Grenzlinie hinausgeht und bei ca. 300 m anzusiedeln ist“. (S. 86)

„Hinsichtlich der verbleibenden Waldinsellagen in Form von Dreiecksenklaiven mit insgesamt 241 ha ist jedoch diese Variante von allen die problematischste, da angesichts der künftigen Flächenstruktur und Zerschneidung von einer mittelfristig erheblichen Funktionsbeeinträchtigung ausgegangen werden muss.“ (S. 87)

„Wie die Waldinseln sich in der Zukunft entwickeln werden, ist nicht sicher vorhersehbar und von äußeren Umständen (vor allem der Witterung) abhängig. Es ist davon auszugehen, dass diese Flächen Wald im Sinne des § 1 HForstG bleiben. Eine Beeinträchtigung der Baumartenzusammensetzung, der Vitalität und somit der wirtschaftlichen und ökologischen Wertigkeit muss vor der Hintergrund gemachter Erfahrungen bei der Waldinanspruchnahme und Zerschneidung im Rhein-Main-Gebiet ins Kalkül gezogen werden. Dieser Umstand wird naturschutzrechtlich (§ 6 HENatG) und zivilrechtlich (Entschädigung wirtschaftlicher Einbußen, ggf. Verkauf) zu bewerten sein (S. 88).

2. Die Varianten wurden gegenüber dem ROV optimiert, so dass die Flächenansprüche gesunken sind (A 3, S. 131 ff.). Allerdings besteht hinsichtlich der jetzt gewählten Lage der Varianten und ihrer Flächenumgriffe noch erheblicher Klärungsbedarf. Weiterhin besteht aber eine Verzerrung zu Lasten der NW-Variante. Würde die NE-Variante mit ihren Rodungsflächen bis an die B 43/Kelsterbacher Spange herangerückt, reduzierte sich der Umfang der Waldeingriffe (Hindernisfreiheit).

### 3. Die Methodik des Alternativenvergleichs muss überarbeitet werden.

#### Zu Kriterium 2

- Die in der FFH-RL enthaltene rechtliche Rangstufung in prioritäre und nicht-prioritäre Schutzgüter muss in die Bewertung integriert werden.
- In Tabelle 6-42 (A 3, S. 190) wird der Begriff der Schutzziele mit dem Begriff der Schutzgegenstände verwechselt.
- Es fehlen außerdem alle Vogelarten außerhalb des Anhangs 1 VRL, die die Schutzwürdigkeit des VSG „Mark- und Gundwald...“ ausmachen.
- Es ist fraglich, ob das Große Mausohr zu den signifikanten Arten des FFH-Gebietes „Schwanheimer Wald“ gerechnet werden kann. Aus diesem Gebiet liegt bisher lediglich eine Feststellung zu einem Individuum (!) vor. Mehrere Feststellungen gelangen dagegen im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ (Senckenberg 2003, Wagner 2004, Rausch 2001 + 2003). Auch die Bechsteinfleudermaus ist im Kelsterbacher Wald offenbar häufiger als im Schwanheimer Wald.
- Bei einer Überarbeitung des Kriteriums 2 können nur die LRT und Arten berücksichtigt werden, die voraussichtlich signifikante Vorkommen im Einwirkungsbereich der Alternativenvarianten aufweisen können. Eine Gegenüberstellung der voraussichtlich beeinträchtigten LRT des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ mit den LRT des FFH-Gebietes „Schwanheimer Wald“ anhand der Informationen aus der GDE zeigen die Abb. 2 und 3.



LRT Code und Name Anhang 1 FFH-RL	Kelsterbacher Wald	Schwanheimer Wald -Süd
2310 Trockene Sandheiden mit Calluna und Genista	+	--
2330 Dünen mit offenen Grasflächen mit Corynephorus und Agrostis	+	??
<b>* 6230 Artenreiche montane Borstgrasrasen (... submontan ... europäischen Festland) auf Silikatböden</b>	+	--
9110 Hainsimsen-Buchenwald	+	+
9130 Waldmeister Buchenwald	+	--
9190 Alte bodensauer Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur...	+	+
<b>Anzahl</b>	<b>7</b>	<b>2 (-4)</b>

Tab.2: Durch den Bau einer Landebahn voraussichtlich beeinträchtigte Lebensraumtypen des Anhangs 1 FFH-Richtlinie in den FFH-Gebieten „Kelsterbacher Wald“ und „Schwanheimer Wald“

Arten nach Anhang 2 FFH-RL	Kelsterbacher Wald	Schwanheimer Wald -Süd
Hirschkäfer	+	+
Heldbock	-	+
Bechsteinfledermaus	+	+
Großes Mausohr	+	+
<b>Anzahl</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

Tab. 3: Durch den Bau einer Landebahn voraussichtlich beeinträchtigte Arten des Anhangs 2 FFH-Richtlinie in den FFH-Gebieten „Kelsterbacher Wald“ und „Schwanheimer Wald“

### Zu Kriterium 3

- Die Reduktion der „erheblichen Beeinträchtigung“ von LRT auf die Flächeninanspruchnahme widerspricht unmittelbar der FFH-RL, die auch „erhebliche Beeinträchtigungen“ aus indirekten Wirkungen, z. B. Immissionen, kennt und führt u.a. zur Fehlgewichtung der Funktionsausfälle in den Restwaldflächen („Inselflächen“).

- Die genannten Beeinträchtigungen der LRT-Flächen lassen sich nicht nachvollziehen. Die in den Vorhabensunterlagen genannten Angaben sind widersprüchlich (Abb. 4).

Variante/Antragsband	A3	CG2, Teil 2
„Kelsterbacher Wald“ (Nordwest)	43,50	52,21
„Schwanheimer Wald“ (Nordost)	49,90	45,00
„Mark- und Gundwald“ (Süd)	17,10	16,91

Tab. 4: Widersprüchliche Flächenangaben in den Antragsunterlagen zur Inanspruchnahme (incl. Baumhöhenbegrenzung) von FFH-LRT nach Anlage 1 FFH-RL durch die verschiedenen Alternativen in Hektar (A3, S. 191 und CG2, Teil 2, S. 41 und 42)

#### Zu Kriterium 4

- Für die Vogelarten muss der (Flächen-) Umfang der Beeinträchtigung mitgeteilt werden.
- Direkte und indirekte Beeinträchtigungen müssen – entsprechend ihrer Bedeutung für die Schutzgüter – erkennbar berücksichtigt werden.
- Es besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Flächenangaben zur erheblichen Beeinträchtigung der Holzkäfer (Hirschkäfer und Heldbock) sowie der Fledermäuse (Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr) (vgl. „Die Meinung der Vorhabensträgerin)
- Die Flächen- und Prozentangaben für das Grüne Besenmoos in Tab. 6-43 (A 3, S. 193) sind nicht nachvollziehbar. Im FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“ existiert ein einziges Vorkommen von 40 cm<sup>2</sup> (Wagner 2004). Daraus kann niemals ein Lebensraumverlust von „16,8 ha/52%“ (A3, S. 193) hergeleitet werden.
- Der „Umfang der erheblichen Beeinträchtigung“ muss auf die speziellen Schutzgüter, hier die Arten des Anhangs 2 der FFH-RL, bezogen werden. Gegenstand der Betrachtung ist nicht eine Artengruppe (Fledermäuse), sondern

eine konkrete Art, z.B. die Bechsteinfledermaus. Die von der Vorhabensträgerin vorgenommene Pauschalierung ist mit dem Rechtsrahmen der FFH-RL nicht vereinbar, denn aus einer pauschalen Eignungsbewertung für die ganze Gruppe der „Fledermäuse“ kann keine artbezogene Aussage abgeleitet werden. Die Vorhabensträgerin handelt hier auch widersprüchlich, denn im Methodenteil zur FFH-Verträglichkeitsprüfung stellt sie fest:

„Bei der Auswirkungsanalyse muss berücksichtigt werden, dass die Lebensraumtypen und –tierarten aufgrund ihrer Abhängigkeit von spezifischen Standortfaktoren und aufgrund ihrer Lebensansprüche in ihren jeweiligen Teillebensräumen (z.B. Wochenstuben oder Laich-Lavalhabitaten) oder während bestimmter Jahreszyklen (z.B. Verpaarung, Jungenaufzucht) gegenüber Projektwirkungen unterschiedlich empfindlich sind. Die Berücksichtigung der Empfindlichkeiten erfolgt einzelfallbezogen für die Lebensräume bzw. Tierarten und die jeweilig relevanten Wirkfaktoren“ (CG2, Teil 1, S. 51-52).

Die Notwendigkeit zur Betrachtung spezifischer Folgen für die einzelnen Arten des Anhangs 2 FFH-RL kann auch nicht entgegengehalten werden, dass für die exakten Wirkungszusammenhänge und langfristigen Folgen für einzelne Tierarten und ihre Lebensräume nur „unzureichende Erkenntnisse“ vorliegen. Die FFH-RL verlangt in diesen Fällen eine Abschätzung der möglichen Beeinträchtigungen auf der Basis der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Prognosen (EuGH C-127/02).

4. Vorhabensträgerin ist gegenüber ihrer eigenen Methode inkonsequent. Sie benennt im Methodenband mögliche Wirkungspfade für „erhebliche Beeinträchtigungen“ (CG 2, Teil 1, TAB. 2-3, S. 53), greift diese aber beim Alternativenvergleich nicht mehr auf. Dafür führt sie dort das neue Bewertungsmerkmal „Baumhöhenregulierung“ ein.
  
5. Die Verlegung des Umspannwerkes im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ ist keine Vorbelastung, sondern durch das Vorhaben bedingt und damit diesem zuzurechnen (vgl. hierzu Kapitel IV. E 1.8).

6. Die Angaben zu temporären, baubedingten Flächenverlusten der NW-Variante sind in den Antragsunterlagen nicht nachvollziehbar bzw. widersprüchlich:

- Einmal heißt es (für alle FFH-Gebiete?), dass 62,55 ha temporärer baubedingten Flächenverlusten „außerhalb des Anlagenbereichs liegen“ (CG2, Teil 1, S. 99, Legende zu Tab. 3-10), während im Text vorher gesagt wird, dass von dieser FFH-Gebietsfläche 14,78 ha innerhalb des Flughafens liegen. FFH-Flächen innerhalb des Flughafens existieren aber nicht.
- Immerhin 28,88 ha erfordern die Baustreifen zur Erdverkabelung und zum Rückbau der RWE/Süwag Hochspannungsleitungen. Auf das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald sollen hiervon „rund 20 ha“ entfallen. Die Angabe ist zu unpräzise. Sie voraussichtlich auch falsch, denn innerhalb des FFH-Gebietes „Heidelandschaft“ werden keine baubedingten Flächenansprüche der RWE/Süwag angegeben.
- Die temporären, baubedingten Flächenverluste für Maßnahmen der RWE/Süwag werden beim Alternativenvergleich entgegen den Aussagen der Vorhabensträgerin nicht oder nicht zutreffend berücksichtigt. Da die temporären RWE/Süwag-Maßnahmen innerhalb des Schwerpunktorkommens des „LRT 2310 Sandheide mit Calluna und Genista“ durchgeführt werden müssen, ist es gänzlich unwahrscheinlich, dass hiervon nur 1,8 ha (CG2. Teil 2, S. 34, Absatz 2) des Gesamtbestand der LRT-Fläche von > 56 ha (CG2. Teil 2, S. 41) beansprucht werden.

7. „Ergebnis des Alternativenvergleichs“

- *Das „Ergebnis des Alternativenvergleichs“ greift nicht nur die falschen Eingangsdaten zu den Schutzgütern nach der FFH-RL auf, sondern zitiert die zuvor herausgearbeiteten Zahlenwerte zur erheblichen Beeinträchtigung zusätzlich falsch: Obwohl Tab. 6-43 (A 3, S. 193) eine Zerstörung von 38 % des Hirschkäfer-Lebensraumes bei Verwirklichung der NE-Varianten angibt, wird nun die These aufgestellt, dass 50 % der Hirschkäferpopulation verloren gingen (Woher kommt der Populationswert? Zuvor wurde nur über die Lebensraumfläche gesprochen.).*

- Außerdem werden neue Entscheidungskriterien eingeführt, aus denen aber keine erkennbaren Schlüsse gezogen werden, denn solche werden nicht mitgeteilt. Inwiefern sie dennoch das Gesamtergebnis bestimmen, lässt sich nicht nachvollziehen. Die neuen Kriterien betreffen
    - den Isolierungsgrad der FFH-Gebiete,
    - die Größe der FFH-Gebiete und
    - das langfristige Entwicklungspotential der FFH-Gebiete.
8. Der B-Plan „Mönchwald“ sichert in großen Teilen des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ bereits heute eine (Nicht-)Nutzung, die den Zielen des FFH-Gebietes entspricht. Der B-Plan muss bei dem Variantenvergleich berücksichtigt werden.
9. Der Alternativenvergleich muss berücksichtigen, welchen Einfluss das Vorhaben auf die künftige Meldewürdigkeit der verglichenen FFH-Gebiete haben würde. Der BUND geht davon aus, dass die Meldewürdigkeit des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ nach der Realisierung des Vorhabens nicht mehr gegeben ist.