

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

**An das  
Hessische Ministerium für  
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
Postfach 31 29**

**65021 Wiesbaden**

**vorab per Fax: 0611 – 815 - 2223**

**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  
VP-33.1 (A380-                            203 F 022  
Planänderung)

Frankfurt am Main, den  
16.08.2004

**Betreff: Planfeststellungsverfahren betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die  
Wartung von Airbus A380-Flugzeugen – A380-Werft – am Flughafen  
Ihr Schreiben vom 30.07.04  
Unser Schreiben vom 10.08.2004**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung der ergänzenden Unterlagen und übersenden Ihnen hiermit die vorläufige Stellungnahme des BUND zu Ihrem Schreiben vom 30.07.2004.

Die nun bekannt gewordenen Sachverhalte bekräftigen unsere Auffassung, dass das Vorhaben unzulässig ist. Auf unsere bereits vorliegende Stellungnahme, die Aussagen im Erörterungstermin und alle unsere zwischenzeitlich erfolgten Schreiben wird ausdrücklich erneut Bezug genommen. Unsere Einwendungen müssen wir vollumfänglich aufrecht erhalten.

Die mit Schreiben vom 10.08.2004 angeforderten Sachverständigengutachten sind unverzüglich zu übersenden. Ein ergänzender Sachvortrag bleibt vorbehalten.

**Es wird erneut die Ablehnung des Antrags der Fraport AG zur Errichtung der sog. A380-Werft beantragt.**

Weiterhin wird um unverzügliche Bescheidung des Antrages aus dem Schriftsatz vom 08.07.2004, Seite 5 nachgesucht, da die Einsicht in den Anhörungsbericht auch für das nunmehr vorliegende Planänderungsverfahren sowie den veränderten Planfeststellungsunterlagen von Bedeutung ist.

**Inhaltsverzeichnis der Stellungnahme:**

- A. Gegenstand der Planänderung
- B. Verfahrensfragen und Rechtsrahmen
  - 1. Verfahrensfragen
    - 1.1 Keine Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde
    - 1.2 Notwendigkeit der erneuten Offenlage, fehlerhafter Antrag
    - 1.3 Falscher Antragsteller
    - 1.4 Übermittlung fehlender Unterlagen
  - 2. Landesplanung und Raumordnung
  - 3. Isolierte Panfeststellung nicht möglich
- C. Einwendungen bezüglich der Umwelt- und Naturschutzbelange in den geänderten Planunterlagen
  - 1. Aktuelle Verträglichkeitsprüfung zum EU-Vogelschutzgebiet (14.07.04)
    - 1.1 Prüfungsmaßstab falsch: faktisches Vogelschutzgebiet
    - 1.2 Unzureichende Darstellung der Arten
    - 1.3 Einwendungen zu den Darstellungen der aufgeführten Vogelarten
    - 1.4 Beeinträchtigung durch Lärm
    - 1.5 Zwischenergebnis
  - 2. Aktuelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (14.07.04)
    - 2.1 Beeinträchtigung für den Hirschkäfer und den Heldbock
    - 2.2 Betrachtung von Summationswirkungen unzureichend
    - 2.3 Weitere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes
    - 2.4 Unzureichende Kohärenzmaßnahmen
    - 2.5 Zwischenergebnis
  - 3. Spezieller Artenschutz
    - 3.1 Unzulässigkeit des Vorhabens aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen
    - 3.2 Alternativenprüfung
    - 3.3 Günstige Erhaltungszustand der Population
      - 3.3.1 Art. 5 VSRL - Vögel
      - 3.3.2 Art. 16 Abs. 1, 2. Halbsatz FFH-RL (Population, Verbreitungsgebiet, Erhaltungszustand)
      - 3.3.3 Betrachtungen zu einzelnen Arten und Artengruppen
  - 4. Ausnahmeprüfung, Anhang 4 zu A2
    - 4.1 Bedarf und Dimensionierung
    - 4.2 Alternativen
    - 4.3 Vorgetragene Alternativstandorte nicht geprüft
    - 4.4 Öffentliche Interessen für die Zulassung
    - 4.5 Öffentliche Interessen gegen die Zulassung
    - 4.6 Keine Zwingenden Gründe des Öffentlichen Interesses
  - 5. Schutzgebiete
    - 5.1 LSG „Grüngürtel Frankfurt“
    - 5.2 Zukünftiges LSG „Mark- und Gundwald“
  - 6. Eingriffsregelung
  - 7. Gesamtergebnis

## A. Gegenstand der übersandten Planunterlagen

Die Vorhabensträgerin hat die Unterlagen mit Schreiben vom 14.07.04 umfangreich geändert. Sie stellt drei neue Anträge und beantragt die Feststellung zahlreicher geänderter Pläne. Neben den planerischen Änderungen (Wegfall des Parkhauses, etc.) werden nunmehr aber auch veränderte Sachverhalte bezüglich der Vorhabensteile vorgelegt, die nicht geändert werden sollen. Deshalb ist es irreführend, wenn von einem Planänderungsverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG die Rede ist. Vielmehr handelt es sich um zwei parallel zu führende Verfahrensteile:

1. Änderung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG
2. neue Sachverhaltsdarlegungen, die zu neuen rechtlichen Beurteilungen führen.

Zu 1:

Der Antrag umfasst gemäß dem Schreiben der Fraport vom 14.07.04, Seite 8, „die Ordner 1 bis 7.1 (11 Ordner)“. Unser Verband erhielt hingegen nur 7 Ordner. Ausweislich der Rückenschilder dieser Ordner liegt uns insbesondere der Ordner „7.1“ nicht vor. Auch alle anderen uns vorliegenden Ordner sind nur mit ganzen Zahlen von 1 bis 7 nummeriert. Unterordner wie „7.1“ sind uns nicht übermittelt worden.

Uns liegen auch Bezugsschreiben nicht vor, auf die es bei der Beurteilung des Vorhabens bzw. der Planänderung aber möglicherweise ankommen kann. So wird im Schreiben der Fraport AG vom 01.06.04 an Ihr Haus auf „Ihr Schreiben vom 28.05.04“ Bezug genommen. Der Antrag vom 15.06.04 nimmt auf „Ihr Schreiben vom 28.04.04 Bezug. Die Bezugnahme wird durch die Formulierung „von Ihnen angesprochenen Punkte“ verdeutlicht.

Die Änderungen gehen weit über die in den Medien bereits dargestellten Sachverhalte

- Aufgabe des Parkhauses,
- Änderung des Verlaufs der Okrifteler Straße und
- Verlegung der geplanten Toreinfahrt 31

hinaus. Die Verlegung der Okrifteler Straße und das Tor 31 und die mit dieser Zufahrt geplanten sonstigen Baulichkeiten und Maßnahmen, insbesondere die Parkplätze werden nun abweichend vom ursprünglichen Antrag nicht nur neu platziert, sondern nur noch als Zwischenlösung („Interimslösungen“) beantragt. Völlig neu gefasst wurde z. B. auch die Entwässerungsplanung und das Verkehrsgutachten wurde überarbeitet. Der Wegfall des Parkhauses machte auch die Neukonzeption des bisherigen Parkkonzeptes erforderlich.

Zu 2:

Umfangreiche Änderungen wurden von der Vorhabensträgerin auch an allen für den Bereich des Naturschutzrechts bedeutsamen Antragsunterlagen vorgenommen. Hierzu gehören

1. die Umweltverträglichkeitsprüfung

2. die Eingriffs- und Ausgleichsplanung
3. die FFH-Verträglichkeitsprüfung und
4. die Verträglichkeitsprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet.

Letztere berücksichtigt nicht nur einen völlig anderen Gebietszuschnitt, sondern auch ein stark erweitertes Artenspektrum.

Die Unterlagen enthalten z. T. neue Sachverhalte, wie die in 2004 nachgewiesenen Wochenstuben der Bechsteinfledermaus unmittelbar südlich des Eingriffsbereichs. Damit ergibt sich nun auch aus Sicht der Vorhabensträgerin eine neue Rechtslage. Im Anschluss an diese Feststellungen wurde die Durchführung der FFH-Ausnahmeprüfung unausweichlich. Diese wird neu in das Verfahren eingeführt.

## **B. Verfahrensfragen und Rechtsrahmen**

### **1. Verfahrensfragen**

#### **1.1 Keine Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für Anhörungsverfahren**

Ihr Haus ist zuständige Planfeststellungsbehörde für den Frankfurter Flughafen. Zuständige Anhörungsbehörde ist hingegen der RP Darmstadt. Für eine Anhörung zur Planänderungsverfahren gilt nach unserer Einschätzung die Regelung der erstmaligen Offenlage. Die Planfeststellungsbehörde, d. h. der Hessische Wirtschaftsminister ist damit für die Durchführung der Anhörung im Nachtragsverfahren A 380-Werft unzuständig.

**Wir beantragen,**

**die Einstellung des eingeleitete Nachtragsverfahren.**

**Hilfsweise wird beantrag,**

**die Verweisung sowohl des Verfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG als auch der Anhörung zu den grundlegenden Änderungen der Planfeststellungsunterlagen im Bereich des Umwelt- und Naturschutzes an die zuständige Anhörungsbehörde.**

Nur durch die weitere sachgerechte Aufarbeitung des Sachverhaltes durch die Anhörungsbehörde kann die Neutralität der Planfeststellungsbehörde gewahrt bleiben. Gerade die völlige Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen im Umwelt- und Naturschutzbereich macht eine erneute Prüfung bei den zuständigen Sachbearbeitern des RP Darmstadt notwendig. Die Aufbereitung des Sachverhaltes bis zur Entscheidungsfindung obliegt der Anhörungsbehörde und nicht der Planfeststellungsbehörde. Dem wird das jetzige Verfahren nicht gerecht. Sollte Ihre Behörde sehendes Auges gegen gesetzlich festgelegte Zuständigkeiten verstoßen, wird dies sicherlich auf die Entscheidung an sich zurückfallen.

## 1.2 Notwendigkeit der erneuten Offenlage, fehlerhafter Antrag

### 1.2.1 Neuplanung erfordert neue Offenlage

Die übersandten Unterlagen stellen eine Neuplanung und keine Planänderung nach § 73 Abs. 8 HVwVfG da.

**Es wird beantragt;**

**die kompletten Planfeststellungsunterlagen an die Anhörungsbehörde zu übergeben, um ein neues Anhörungsverfahren einzuleiten.**

Denn die nun vorliegenden Planunterlagen beinhalten ein völlig eigenes, vom offengelegten Vorhaben abweichendes Gesamtkonzept. Zur Abgrenzung der Planänderung von der Neuplanung hat das BVerwG auf die Beibehaltung oder Änderung eines Gesamtkonzeptes verwiesen. Wann dies der Fall ist, wird durch die Umstände des Einzelfalls bestimmt. Im vorliegenden Fall wird ein neues Gesamtkonzept präsentiert.

Dies ergibt sich bereits durch die Herausnahme des Parkhauses und die neue Konzeption der Erschließung für den Verkehr. Zur Verkehrserschließung gehört der Wegfall des Parkhauses, das neue Parkkonzept und die Verlegung des Tor 31. Die neue Qualität wird insbesondere auch dadurch bestimmt, dass die Okrifteler Straße und das Tor 31 mit seinen Parkplätzen nun nur „übergangsweise“ als Interimslösung errichtet werden soll. Auch die Entwässerung wurde völlig neu konzipiert. Damit wird der Umfang einer Planänderung weit überschritten. Es stellt sich spätestens nun die zwingende Notwendigkeit ein, die vorgesehenen Hochbauten ebenfalls der Planfeststellung zu unterwerfen.

### 1.2.2 Vorlage von Planungen für Hochbauten und andere bauliche Anlagen

Die Hochbauten und sonstigen anderen baulichen Anlagen müssen Bestandteil der Planfeststellung werden. Dies ergibt sich schon daraus, dass die naturschutzrechtliche Prüfung in der Planfeststellung abschließend erfolgen muss, die Abspaltung in Prüfbereiche, die in der Planfeststellung und solche, die in der Baugenehmigung erfolgen, ist rechtswidrig, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verträglichkeitsprüfungen für die NATURA-2000-Gebiete.

Die abweichende, offenbar von der Fraport vertretene Auffassung wäre nur überzeugend, wenn die Planfeststellung für alle Fragestellungen und Probleme einen Rahmen setzen könnte, der durch die nachfolgenden Zulassungen unter allen Umständen eingehalten werden kann. Dies ist aber nicht der Fall, wie das nachfolgende Beispiel verdeutlicht:

In der Stellungnahme vom 11.09.03 wurde auf die Problematik der Lichtimmissionen in den Mark- und Gundwald hingewiesen (Naturschutzfachliche Stellungnahme Teil 1, S. 18). Unklar ist bis heute der Einstrahlbereich heute und im Planungsfall. Welche Einstrahlung sich im Planungsfall ergibt, ist auch von der Reflexion des Lichtes an den Bauteilen abhängig, die beim Hochbau Verwendung finden. Die Reflexionswirkung dieser Bauteile können aber erst im Bauantrag beurteilt werden.

Gravierend ist auch, dass mit den neuen wasserrechtlichen Anträgen auch eine Erlaubnis nach § 7 WHG beantragt wird. Während bisher nur die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit Gegenstand des Antrags war, sollen nun offenbar bereits Zulassungsteile, die der Baugenehmigung, d. h. dem Bauordnungsrecht zugeordnet werden müssen, ebenfalls Gegenstand der Planfeststellung werden. Damit wird der Rahmen des § 8 Abs. 4 LuftVG endgültig verlassen. Nach hiesiger Auffassung war bereits der ursprüngliche Antrag unzulässig, weil er auf die bauplanungsrechtliche Zulassung beschränkt war.

### **1.2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Verträglichkeitsprüfung gem. Art. 6 IV FFH-RL**

Eine erneute Offenlage ist auch deshalb erforderlich, weil für den Naturschutz weitgehend neue Antragsunterlagen vorgelegt wurden. Damit wurde auch nach Meinung der Fraport AG eine neue Rechtsqualität erreicht, denn notwendig wurde nun die FFH-Ausnahmeprüfung. Damit stellt sich die Frage der Alternativen- und Variantenprüfung völlig neu. Sowohl die neuen Sachverhalte als auch die nunmehr vorliegende Ausnahmeprüfung sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und zum Gegenstand eines Erörterungstermins zu machen.

### **1.2.4 Erneute Beteiligung nach Gutachtensübergabe**

Die langjährige Rechtsprechung des BVerwG lässt keinen Zweifel daran, dass zu Bestandsaufnahme zu den Belangen von Natur und Landschaft sich über mindestens eine Vegetationsperiode erstrecken müssen, wenn dies aus sachlichen Gründen geboten ist. Gegen diese Anforderung wurde mindestens für das Gutachten zur Bechsteinfledermaus, das bereits Mitte Juni 2004 vorgelegt wurde, ganz offensichtlich verstoßen worden. Wäre das Gutachten ordnungsgemäß und rechtzeitig erstellt worden, wäre es vollständig Bestandteil der Offenlage gewesen. Zur Beurteilung des Gutachtens und der daraus resultierenden Rechtsfolgen hätte eine Frist von drei Monaten eingeräumt werden müssen (vgl. hierzu: § 10 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVG). Dadurch, dass das Gutachten durch die Vorhabensträgerin eindeutig verspätet erstellt und den Planänderungsunterlagen nicht beigelegt wurde, ergibt sich die nicht rechtmäßige Situation, dass zu den Rechtsfolgen nun in Unkenntnis des Sachverständigengutachtens und der verkürzten Frist Stellung genommen werden soll. Wenn aber erkennbar originäre Bestandteile eines Planfeststellungsantrags verspätet erstellt und eingearbeitet werden, dann ist dies kein Fall nach § 73 HVwfG. Angesichts der rechtlichen Bedeutung des Gutachtens und gerade auch im Hinblick auf andere Verfahrensbeteiligte ist nun eine erneute Offenlage angezeigt.

### **1.2.5 Zwischenergebnis**

Mit der verfrühten Einleitung des Planänderungsverfahrens wird der von der Antragstellerin behauptete, aber in jedem Fall selbst verschuldete Zeitdruck als Maßgabe für die Verfahrensführung gewertet. Dies ist mit dem Neutralitätsgebot nicht vereinbar. Die essentiellen rechtlichen Verfahrensweisen sollten aus rechtstaatlichen Gründen gewahrt bleiben. Bislang haben die Einwendungen u.a. des BUND dazu geführt, dass die An-

tragstellerin die völlig unzureichenden Planfeststellungsunterlagen nacharbeiten konnte. Die Nacharbeitung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch in den jetzt vorgelegten Unterlagen gravierende Fehler gemacht worden sind, die es gilt zu beheben.

Um die ausreichende Beteiligung des BUND in diesem Verfahren gem. § 35 HENatG zu gewährleisten, ist dreierlei unverzichtbar:

1. Die Übersendung des vorliegenden Sachverständigen Gutachtens (vgl. unser Schreiben vom 10.08.04),
2. die Übersendung des vollständigen Gutachtens zur Bechsteinfledermaus auf der Basis einer Geländeaufnahme von einer Vegetationsperiode mit einer Frist von drei Monaten und
3. die Durchführung eines erneuten Erörterungstermins zu den ausstehenden Sachverständigengutachten und den mit Ihrem Schreiben vom 30.07.04 übersandten Unterlagen.

Nur durch die Zurverfügungstellung dieser Unterlagen kann die Bedeutung der Naturschutzbelange im ausreichenden Maß beurteilt werden. Werden dem Naturschutzverband diese Unterlagen vorenthalten, könnte sich dies auf das Ergebnis im Planfeststellungsbeschluss auswirken.

Nach einem Presseartikel der FAZ vom heutigen Tag steht der Entscheidungszeitpunkt für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses schon fest. Wurde ein solcher zwischen Ihrer Behörde und dem Vorhabensträger schon abgestimmt? Im Oktober dieses Jahres soll der Planfeststellungsbeschluss ergehen. Für die Auswertung des jetzigen Anhörungstermins sowie sich hieraus ergebenden Nachforderungen verbleiben nach dieser Zeitvorgabe lediglich 1 Monat. Sollte sich dieser Zeitpunkt bewahrheiten, so stellt dies eine unzulässige Vorfestlegung dar und lässt das jetzige Anhörungsverfahren zur Farce werden. Von einem rechtstaatlich fairen Verfahren kann nicht mehr die Rede sein.

### **1.3 Falscher Antragsteller**

Da die Fraport AG nicht als Bauherr für die Hochbauten auftritt und diese im vorliegenden Planfeststellungsverfahren – fehlerhaft - nicht beantragt, kann sie nicht Empfängerin der wasserrechtlichen Erlaubnissen werden. Nur, wer eine Gewässerbenutzung auch vornimmt, kann sie beantragen und die Zulassung erhalten. Dies wurde im Erörterungstermin ausdrücklich vom Verhandlungsleiter erläutert.

### **1.4 Übermittlung fehlender Unterlagen**

Bereits mit Schreiben vom 10.08.04 hatten wir verschiedene Sachverständigen-gutachten i. S. v. § 35 HENatG nachgefordert.

Darüber hinaus fehlen den uns zugestellten Unterlagen die zur Beurteilung der Planänderung maßgeblichen Briefwechsel zwischen Ihnen und der Fraport AG (s.o. unter A).

Unter B.1.2 haben wir erläutert, warum die Unterlagen weiterhin auf bereits formal unzureichender Sachverhaltsaufnahme beruhen. Die inhaltliche Begründung werden im weiteren Verlauf der Stellungnahme darlegen.

Die Antragstellerin selbst verweist unter dem Punkt „Heldbock“ auf die FFH-Grunddatenaufnahme, die derzeit für das Gebiet „Mark- und Gundwald“ erstellt wird und Ende 2004 vorliegen soll. Soweit Sie bei der Planfeststellung auf diese Untersuchung oder andere uns nicht bekannt gemachte Sachverständigengutachten i. S. v. § 35 HENatG zurückgreifen wollen, bitten wir um die vorherige Übersendung und Gelegenheit zur Stellungnahme mit Gewährung einer angemessenen Frist. Andernfalls läge ein klarer Verstoß gegen § 35 HENatG vor. Dies gilt auch für die Einbeziehung der nun vom Land Hessen in Auftrag gegebenen, vertiefenden Untersuchung zur Fledermausfauna des FFH-Gebietes.

Vorsorglich wird um Mitteilung gebeten, ob die Einbeziehung der FFH-Grunddatenaufnahme in die Planfeststellungsunterlagen oder in die Begründung der Entscheidung beabsichtigt ist und wann mit der Übersendung der entsprechenden Gutachten zu rechnen ist.

## **2. Landesplanung und Raumordnung**

Nach dem Urteil des VGH-Kassel vom 26.07.04 (4 N 406/04) ist der Regionalplan 2000 nichtig. Damit kann auch die auf diesen Plan fußende Abweichungsentscheidung vom 20.01.04 nicht mehr fortgelten. Sie ist aufzuheben. Auch das Raumordnungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens, das mit der landesplanerischen Entscheidung vom 10.06.2002 endete, hat nun keinen formalen Anknüpfungspunkt mehr.

Maßgeblich ist damit allein der Regionalplan 1995. Nach diesem Plan widerspricht das Vorhaben „A380-Werft“ den Zielen von Landesplanung und Raumordnung. Eine Abweichung ist unzulässig.

Die Landesregierung erwägt offenbar, den Regionalplan 2000 ohne die vom VGH beanstandeten Auflagen wieder in Kraft zu setzen. In diesem Plan ist im Textteil unter Punkt 7.4.-1 ein landesplanerischer Grundsatz zum Frankfurter Flughafen aufgenommen. In der Begründung hierzu, wird dargelegt, dass sich keine hinreichend konkrete und begründete planerische Aussage zum Flughafen Frankfurt/Main sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht treffen lasse. Die Planaussagen bezögen sich auf eine Kapazität von 430.000 Flugbewegungen / Jahr gemäß Generalausbauplan der FAG 1995.

Hingegen enthält der Regionalplan 2000 mehrere landesplanerische Ziele, die der A380-Werft in der beantragten Planung entgegenstehen. Der Plan selbst enthält in der Karte keine Erweiterung über den „Zaun“ hinaus. Nach dem Text stehen dem Vorhaben insbesondere die Ziele 3.1-2, 4.1-5, 10.2.-14 zum Regionalen Grünzug, zur Grundwassersicherung und zum Schutz des Waldbestandes entgegen. „Die im Regionalplan als „Waldbereich, Bestand“ dargestellten Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht auf



Dauer bewaldet bleiben. Die Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen“ (Regionalplan Südhessen 2000, S. 54, Punkt 10.2.-14). Diese Zielsetzung entspricht unmittelbar der vertraglichen Vereinbarung zwischen der Fraport AG, dem Land Hessen und den Kommunen, dass eine Erweiterung des Flughafens über den Zaun nach Süden nicht erfolgen wird. Das Vorhaben müsste außerdem noch weitere Grundsätze der Raumordnung überwinden. Dies ist auch durch ein Abweichungsverfahren nicht möglich.

Mit dem Urteil des BVerwG vom 01.04.04 (B 50 – A C 2.03 -) wurde der besondere Schutz „faktischer Vogelschutzgebiete“ bestätigt. Bei den Vorhabensflächen handelt es sich um Teile eines faktischen Vogelschutzgebietes. Dies gilt sowohl für den vom Land Hessen – fehlerhaft - angenommenen Verlauf für die Nordgrenze des Vogelschutzgebietes im Bereich des Flughafens und erst recht für die von uns immer wieder erläuterte tatsächlichen Abgrenzung, die am Flughafenzaun verlaufen müsste (vgl. hierzu ausführliche Begründung in den Schriftsätzen vom 11.09.2003 sowie den Erläuterungen im Erörterungstermin). Damit steht der Meinung des Regierungspräsidiums Darmstadt, obere Landesplanungsbehörde, zur Abweichungsentscheidung vom 20.01.04 die Rechtsprechung des BVerwG entgegen. Eine neuerliche Abweichungsentscheidung ist nicht mehr möglich. Nach der Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde kommt es zu einer Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes. Eine Ausnahmeprüfung, wie sie von der oberen Landesplanungsbehörde vorgenommen worden war, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgrund des Verschlechterungsverbotes gem. Art. 4 IV VS-RL nicht möglich.

Wir weisen darauf hin, dass das Vorhaben nun auch nach Meinung der Vorhabensträgerin nach § 20d Abs. 2 HENatG und § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig ist. Der Zulassung nach § 20d Abs. 3 HENatG und § 34 Abs. 3 BNatSchG stehen bereits die unvollständigen Unterlagen der Antragstellerin entgegen. Das Vorhaben ist außerdem wegen § 6a Abs. 1 Nr. 4 HENatG nicht genehmigungsfähig. Eine Abweichung darf aber nicht erfolgen, wenn der Realisierung wie hier gesetzliche Verbote entgegen stehen, die auch nicht überwunden werden können.

### **3. Isolierte Panfeststellung nicht möglich**

Über den bisherigen Vortrag hinaus, ist der isolierte Planfeststellungsantrag zur A380-Werft auch deshalb unzulässig, weil die nun vorgelegte Planung keinen dauerhaften Zustand, sondern „Zwischenlösungen“ zum Ziel hat. Damit wird offenkundig, dass die Fraport an der beantragten Planung isoliert kein Interesse hat.

Rechtlich stellt sich die Frage, welche Nachteile die Zwischenlösungen für Dritte aufwirft, wenn sie – aus welchen Gründen auch immer - zur Dauerlösung wird. Hierzu erfährt man im Antrag der Fraport AG nichts.

## **C. Einwendungen bezüglich der Umwelt- und Naturschutzbelange in den geänderten Planunterlagen**

### **1. Aktuelle Verträglichkeitsprüfung zum EU-Vogelschutzgebiet (14.07.04)**

#### **1.1 Prüfungsmaßstab falsch: faktisches Vogelschutzgebiet**

Das bisherige Vogelschutzgebiet „Mark- und Gundwald“ wurde vom Land Hessen in 2003 mit weiteren Gebieten im Süden und Westen zu einem sehr viel größeren Vogelschutzgebiet zusammengelegt. Gleichwohl blieb die bisherige Abgrenzung des Vogelschutzgebietes im Norden, d. h. südlich des Flughafens bestehen, obwohl sie den Anforderungen der EU-Vogelschutzrichtlinie nicht gerecht wird (vgl. zur falschen Abgrenzung die Stellungnahmen vom 11.09.2003 sowie die Darlegungen im Erörterungstermin).

Auch bei dem neuen, großen Gebiet handelt es sich um ein faktisches Vogelschutzgebiet, da noch keine endgültige Unterschutzstellung erfolgt ist. Dies wird von der Antragstellerin völlig verkannt, wenn in dem geänderten Gutachten G2.2 davon die Rede ist, dass die Bestimmungen des § 20 d HENatG, mit dem Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zum Tragen kommen (Seite 15). Die dem Gutachten vorangestellten rechtlichen Prüfungsschritte sind falsch. Nach dem Urteil des BVerwG zur B50 am 01.04.04 (- 4 C 2.03 -) findet Art. 6 Abs. 3ff. FFH-RL auf faktische Vogelschutzgebieten keine Anwendung. Vielmehr muss nach dieser Gerichtsentscheidung eine rechtsverbindliche, außenwirkende und endgültige Gebietsausweisung vorhanden sein (S. 14 der Urteilsbegründung).

An die Zulassung von Projekten in faktische Vogelschutzgebiete sind strengere Schutzmaßstäbe anzulegen. Das Vogelschutzgebiet wird auch nach der vom Regierungspräsidium Darmstadt betriebenen Ausweisung zum Landschaftsschutzgebiet ein faktisches Vogelschutzgebiet bleiben, weil die bislang im Entwurf vorliegende Rechtsverordnung nicht den Maßstäben des europäischen Gebietsschutzes entspricht. Wir verweisen ausdrücklich auf unsere Stellungnahmen zum derzeit laufenden Ausweisungsverfahren beim RP Darmstadt und machen diese zum Gegenstand dieses Verfahrens.

Schreiben des BUND vom 09.08.2004 – Anlage 1

Schreiben des BUND vom 16.08.2004 – Anlage 2

Gegenstand dieser Stellungnahmen sind neuerliche Feststellungen zum Vorkommen von Vogelarten u. a. des Anhangs 1 VS-RL sowie ausführliche rechtliche und fachliche Betrachtungen.

Das Regierungspräsidium verkennt, dass Landschaftsschutzgebiete schon von der gesetzlichen Definition nicht zur rechtlichen Sicherung von Arten geeignet sind. Es unterstellt verkennt (weisungsgemäß?) weiterhin, dass der Zustand des faktischen Vogelschutzgebietes nicht allein durch die förmliche dauerhafte Ausweisung abgelöst wird, sondern dass immer eine vollständige Regelung aller für den Schutz der Vogelarten, für die die Ausweisung erfolgt, getroffen werden muss. Dies ist mit der Unterteilung in die Ausweisung durch Verordnung einerseits und die Verlagerung aller Fragen der Bewirtschaftung und der Nutzung in den Vertragsnaturschutz nicht möglich. Insbesondere verbleibt ein Regelungsdefizit, wenn, wie hier z. B. mit dem Mittelspecht eine Vogelart ge-

schützt werden soll, die nur durch Vorgaben und Verbote hinsichtlich des Schutzes und der Bewirtschaftung der heimischen Eichen (*Quercus petraea*, *Quercus robur*) gelingen kann. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen in der Stellungnahme vom 11.09.03. Auch für weitere Arten, wie z. B. den Grau- und Schwarzspecht oder die Heidelerche sind Ge- und Verbotregelungen unverzichtbar.

Selbst wenn der Auffassung hinsichtlich der Notwendigkeit von Ge- und Verboten im Hinblick auf die insbesondere forstliche Bewirtschaftung durch eine NSG-Verordnung nicht gefolgt wird, läge immer noch ein Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht, der sich als zwingendes Zulassungshindernis auswirkt (EuGH vom 13.07.02 C-117/00). Hier gelten sinngemäß die unter C.1.2. Aktuelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (14.07.04) gemachten Aussagen.

## 1.2 Unzureichende Darstellung der Arten

Hinsichtlich der schutzwürdigen Arten wurde eine völlige Neubewertung durch die Staatliche Vogelschutzwarte aus 2004 zu Grunde gelegt. Die Studie wurde gegenüber der offengelegten Fassung vollständig überarbeitet. Es handelt sich um eine Neubearbeitung in allen wichtigen Teilen.

Trotz dieser Überarbeitung ist **die Darlegungen zu den konkreten Vorkommensbereichen der schutzwürdigen Arten unzureichend**, so dass keine ausreichende Bewertungsgrundlage für mögliche Beeinträchtigungen vorhanden ist. Die Arbeiten des Forschungsinstitut Senckenberg lieferten lediglich Mindestwerte zur Bestandsgröße. Mit der dort angewandten Methode ist eine flächendeckende Bestandserhebung über alle Arten nicht möglich und war auch nicht beabsichtigt. Dieser Sachverhalt bleibt auch dann erhalten, wenn die Vorhabensträgerin nun nicht mehr die geschätzten Brutpaare für den Mark- und Gundwald, sondern die Mindestzahl der Reviere angibt. Die Vogelarten leben auch nicht auf den „Punkten“, die die Vorhabensträgerin in die Karten eingetragen hat, sondern in Gebieten mit unterschiedlicher, z. T. aber sehr großer Flächenausdehnung. Aus welchen Erkenntnissen die Punkteintragungen gewonnen wurden, bleibt unklar. Die daraus abgeleiteten Entfernungsangaben sind zunächst ohne jede Aussagekraft.

Warum das Frühjahr 2004 nicht zu einer Nachkartierung im Eingriffsbereich genutzt wurde, ist angesichts der Bedeutung dieser Frage für das Genehmigungsverfahren unerklärlich. Aufgrund der nunmehr vorliegenden Angaben ist eine solche Nachkartierung im kommenden Frühjahr zwingend durchzuführen.

## 1.3 Einwendungen zu den Darstellungen der aufgeführten Vogelarten

Die Aussagen des BUND zum **Schwarzspecht** wurden offenbar nicht verstanden. Es wurde ausführlich erläutert, dass die Art den gesamten Wald bis zum Flughafenzaun alljährlich zur Nahrungssuche und in manchen Jahren vielleicht zur Brut nutzt. Von einem zusätzlichen Reviernachweis in 200 Meter Entfernung zum Vorhaben wurde nicht gesprochen (vgl. S. 27, G2.2). Ergänzend wird mitgeteilt, dass die Zahl der alten Schwarzspechthöhlen im Waldstreifen südlich der Okrifteiler Straße höher ist als von uns

in 2003 ermittelt. Schwarzspechte haben üblicherweise eine durchschnittliche Reviergröße weit über 300 Hektar.

Für den **Grauspecht** haben wir die flächendeckende Nutzung des Waldes bis zum Flughafenzaun in der gleichen Weise wie beim Schwarzspecht aufgezeigt. Diese Angaben wurden aus nicht dargelegten Gründen nicht aufgenommen (vgl. S. 27, G2.2 neu).

Die Angabe zur durchschnittlichen Reviergröße der **Hohltaube** ist nicht nachvollziehbar. Tauben haben keine Reviere (vgl. S. 29, G2.2, neu). Sie „verteidigen“ ggf. einen engen Bereich um den Brutplatz. Zeigt eine alte Buche z. B. 3-5 Schwarzspechthöhlen, dann werden solche Bäume gerne von mehreren Paaren angenommen. Hohltauben suchen ihre Nahrung überwiegend im Offenland und dringen zur Brut regelmäßig mehrere hundert Meter in den Wald ein. Die Angaben sind zu korrigieren. Die Frage des Vorkommens im Eingriffsbereich ist ungeklärt, zumal geeignete Höhlen vorhanden sind.

Für die Arten **Rotmilan, Schwarzmilan, Baumfalke und Wespenbussard** wurden die Abstände der ermittelten Bruthorste zum Vorhaben angegeben. Diese Arten wechseln ihre Horste immer wieder einmal. Die Wechsel geschehen in manchen Fällen jährlich, in anderen ist erstaunliche Konstanz feststellbar. Auslöser für einen Wechsel können sein:

- die Belegung des Vorjahreshorstes durch ein anderes (Greif-) Vogelpaar,
- die zwischenzeitliche Zerstörung des Horstes,
- Konkurrenzverhalten innerhalb oder zwischen den Arten.

Im Hinblick auf die Habitatqualität muss der gesamten Hoch-Waldfläche eine hohe potentielle Bedeutung als Brutbereich unterstellt werden. Wenn die Beeinträchtigungen nur auf die bekannten Brutbereiche bezogen werden, ist die Analyse unvollständig.

Durch die Angaben der Vorhabensträgerin auf den Seiten 26 – 31 werden weder die Vorkommen der Vogelarten noch deren Lebensraumansprüche vollständig und fachlich richtig dargestellt. Dadurch ist eine Prüfung der Beeinträchtigung durch das Vorhaben nicht bzw. nicht im gebotenen Umfang möglich.

#### 1.4 Beeinträchtigung durch Lärm

In der VP erfolgt eine ausführliche Auseinandersetzung mit der potentiellen Beeinträchtigung der Vögel im Vogelschutzgebiet durch den Lärm (ab Seite 32ff, G2.2). Die Betrachtungen unterstellen die falsche Abgrenzung und gehen von einer Bekanntheit aller Reviere der schutzwürdigen Arten aus. Zu den Beeinträchtigungen durch Lärm wurde schriftsätzlich bereits ausführlich Stellung genommen und diese Beeinträchtigungen mündlich im Erörterungstermin konkretisiert. Auf diese Ausführungen wird weiterhin bezug genommen. Auch die ausführliche Auseinandersetzung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass zusätzlicher Lärm auftreten wird und dies eine Verschlechterung der Lebensräume der Vogelarten mit sich bringen wird.

Die Vorbelastung durch Geräusche zeigt, dass im Mark- und Gundwald eine extrem hohe Vorbelastung durch Fluglärm besteht. Außerdem existiert entlang der Okrifteler Straße bis in 100 Meter Entfernung ein Lärmband (Dauerschallpegel) von 59 dB(A) (tags) und bis in die Entfernung von 150 m ein nächtliches Lärmband von 49 dB (A). Die Ent-

fernung für den Tageswert von 49 dB (A) fehlt leider in den Antragsunterlagen. In ca. 200 m Entfernung von der neuen Okrifteler Strasse soll der Dauerschallpegel allein durch die Straßenverlegung und die Neuordnung der Betriebsstraßen um tags 5,0 dB (A) im Dauerschallpegel ansteigen [G1neu, S. 115, Messpunkt V1: von 51,4 dB (A) auf 56,4 dB (A)]. Die Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle für (Straßen-) Lärm auf Vogelbestände wird noch am Messpunkt V2 in ca. 500m Entfernung prognostiziert [G1neu, S. 115, Messpunkt V2: von 45,4 dB (A) auf 48,2 dB (A)].

Welche Wirkungen die Lärmbelastung für die Vögel hat, wurde nicht untersucht. Es wurde aber – ohne jegliche Ableitung - gefolgert, dass eine Besiedlung bei höheren Lärmbelastungen als Unbedenklichkeit interpretiert werden kann: „Ein Vergleich der beschriebenen Lärmvorbelastung mit der aktuell kartierten Verbreitung der für das EU-Vogelschutzgebiet relevanten Vogelarten im Raum zeigt keine sichtbare Korrelation. ... Die Höhe der Lärmbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens ist somit offensichtlich nicht ausschlaggebend für die Wahl der Reviere“ (VP Vogelschutzgebiet vom 14.07.04, S. 36). Für den Mittelspecht wird formuliert: „Allerdings zeigt das lokale Verbreitungsbild dieser Art im stark verlärmten Nahbereich des Flughafens und im Nahbereich der BAB 3 deutlich, dass offensichtlich keine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärm besteht“, VP Vogelschutzgebiet vom 14.07.04, S. 81).

Eine solche Betrachtung wird der Problematik nicht gerecht. Sie ist unwissenschaftlich und suggestiv.

Eine Referenzsituation zur Beurteilung der beeinträchtigenden Wirkungen durch den Verkehrslärm auf die Habitatqualität wurde nicht präsentiert. Aus den Daten kann ausschließlich gefolgert werden, dass eine Lärmbelastung von „X“ der Besiedlung durch die Art „Y“ nicht generell verhindert wird. Ob der Lärm eine Beeinträchtigung für die Art darstellt, kann aus einer solchen Betrachtung nicht gefolgert werden. Eine Referenzsituation kann nur bei vergleichenden Studien über räumliche oder zeitliche Transekte angenommen werden. Nicht jedoch bei Momentaufnahmen ohne jede weitere Klärung der Randbedingungen und der Beurteilung von funktionalen Abläufen. Vereinfacht ausgedrückt: Die Momentaufnahme liefert keine Information über den Bestand bzw. die Bestandsentwicklung, die im unverlärmten Zustand vorliegen würde.

Das Vorkommen von lärmempfindlichen Vogelarten im Nahbereich von Lärmquellen ist vielfach bestätigt worden. Allerdings wurde auch gezeigt, dass die Siedlungsdichte der Arten mit zunehmender Entfernung von den Schallquellen zunimmt. Dabei wurde stets darauf hingewiesen, dass die Vorgänge im Einzelnen viel komplizierter sind. In Jahren mit hohen Brutbeständen kann der nachteilige Effekt bei der Methode der Revierkartierung singender Männchen sogar überdeckt werden, weil in diesen Jahren die schwächeren männlichen Individuen der Population dann in die Randbereiche abgedrängt werden, dort aber oft unverpaart bleiben. Da unverpaarte Männchen noch ausdauernder singen als ihre verpaarten Nachbarn, werden solche Vögel besonders gut erfasst, was die Aussagen der Methode weiter relativiert. Da die Zusammenhänge in der von der Vorhabensträgerin zitierten Literatur ausführlich erläutert werden und diese Arbeiten der Anhörungsbehörde vorliegen, sollen die bisherigen Ausführungen zur Interpretation derartiger Befunde genügen.

Der Vorhabensträgerin sind die Zusammenhänge entgegen ihrem Vortrag auch bewusst. Sie widerspricht dem an anderer Stelle selbst zitierten Stand der Wissenschaft:

„Bei den Waldarten kann die Verlagerung der neuen Waldränder zu Beeinträchtigungen führen. Hier sind v. a. Beeinträchtigungen des Bruterfolgs, der Populationsstrukturen oder der Siedlungsdichten zu nennen (Reijnen et al. 1995), die jedoch nicht quantifiziert werden können“ (G1neu, S. 108 Abs. 1).

Zum Verständnis der Lärmwirkung auf Vögel sind die zwischenzeitlich publizierten Arbeiten zum Mechanismus der Lärmbeeinträchtigung und zur physiologischen Reaktion des Einzelvogels von Bedeutung.

1. Die Vermutung, dass laute Geräusche zur Maskierung von Vogelstimmen führen, so dass die Stimmen nicht mehr so weit hörbar sind, wurde zwischenzeitlich bewiesen. Damit wird auch die Warnwirkung auf Artgenossen geringer, so dass bei einer nach der Standardmethode zur Kartierung singender Männchen durchgeführte Erhebung bei einzelnen Arten theoretisch sogar der Befund einer höheren Siedlungsdichte eintreten kann. Über die Qualität der Reviere im Hinblick auf die Reproduktion sagt ein solcher Befund nichts aus. Auch die Chance der Verpaarung kann in diesem Fall besonders gering, der soziale Stress durch zu viele direkte Begegnungen zwischen Reviernachbarn aber besonders hoch sein.
2. An Nachtigall-Männchen konnte in Berlin gezeigt werden, dass sie ihre Gesangslautstärke gegenüber dem aktuellen (Verkehrs-) Lärm verändern. Bis zu gewissen Grenzen reagieren sie auf lauterem Verkehrslärm an Straßen mit lauterem Gesängen. Diese lauterem Gesänge machen eine Erhöhung des Stoffwechselumsatzes erforderlich. Der notwendige Nahrungsbedarf steigt. Es liegt auf der Hand, dass eine solche Wirkung, die noch deutlich unter der Meidung der Habitate angesiedelt ist, als deutliche Verschlechterung der Habitatqualität interpretiert werden muss. Denn wenn die Revierbesitzer zur Brutzeit einen höheren Nahrungsbedarf haben, fehlt ihnen im Extremfall die Zeit zur Revierverteidigung oder gar zur Futtersuche für die Jungvögel.

**Die Verlegung der Okrifteler Straße bis unmittelbar an das Vogelschutzgebiet heran ist zwingend als Beeinträchtigung des Gebietes zu bewerten. Dies gilt auch für die vom RP Darmstadt bzw. dem Land Hessen geplante Abgrenzung.**

Völlig unklar ist weiterhin die Wirkung des Fluglärms auf die Vogelwelt. Nach den bisherigen Vorstellungen ist hier bedeutsam, wann die „ruhigen Pausen“ zwischen der Starts und Landungen so weit zurückgehen, dass für die Vögel ein dem Straßenverkehr vergleichbares Dauerrauschen eintritt. Da der Flugverkehr künftig zunehmen wird, muss eine weitere Abnahme der Ruhefenster unterstellt werden. Die Wartungsarbeiten der CCT- und der A380-Werft tragen zur Verstärkung dieser Effekte bei. Durch die Verlegung der Okrifteler Straße werden die Beeinträchtigungen noch größer. Für den kapazitiven Ausbau kann eine erhebliche Beeinträchtigung allein aus dem Flugverkehr nicht ausgeschlossen werden.

Unklar ist auch, wie sich das Zusammenwirken von erhöhtem Straßenlärm und vermehrtem Fluglärm auswirken wird. Sicher ist, dass die Situation für die Vogelwelt hierdurch nicht besser wird. Es spricht viel dafür, dass das Zusammenwirken auch als Komplexerscheinung wahrgenommen und die bestehende Problematik aus dem Straßenlärm verstärkt wird (Absenkung der Schwellenwerte bzw. Verstärkung der Wirkung bestimmter Dauerschallbelastungen).

## 1.5 Zwischenergebnis

Die Bewertung der Vorhabensträgerin, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind, ist falsch. Das Erheblichkeitskriterium bezieht sich nicht nur auf die Belästigung der Vögel, sondern auch auf die Verschmutzung und Beeinträchtigung ihrer Lebensräume (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 01.04.2004, - 4 C 2.03 -, Seite 20). Es geht hier nicht darum, ob die Verwirklichung der Erhaltungsziele unmöglich oder unwahrscheinlich wird. Die Verpflichtung aus Art. 3 und 4 VSRL bestehen bereits, bevor eine Verringerung von Vögeln oder die konkrete Gefahr des Aussterbens einer geschützten Art nachgewiesen wird. Die Vorhabensträgerin stellt demgegenüber darauf ab, ob der Erhaltungszustand des Vorkommens erheblich beeinträchtigt werden kann. Dies ist im Sinne des Verschlechterungsverbot der rechtlich falsche Maßstab.

Von der Vorhabensträgerin wird in der Beurteilung erheblicher Beeinträchtigungen (S. 81, G2.2 neu) ausgeführt, dass es zu einer Störung eines Reviers des Mittelspechtes sowie einer Zerstörung eines Reviers des Neuntöters kommen wird. Auch die Ausführungen zum Schwarzspecht sprechen für eine erhebliche Beeinträchtigung. Die zusätzlichen Lärm-, Licht- und Schadstoffimmissionen auf die betroffenen Waldgebiete durch die Werft, durch die Toreinfahrt, durch den Parkplatz sowie der Verlegung der Okriftlerstraße führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensräume, der hier zu schützenden Vogelarten.

## 2. Aktuelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (14.07.04)

In den aktuellen FFH-VP vom 14.07.04 ignoriert die Vorhabensträgerin unseren Vortrag aus dem Anhörungsverfahren und die Erläuterungen aus dem Erörterungstermin leider erneut. Unsererseits muss deshalb auf den bereits erfolgten Vortrag verwiesen werden.

### 2.1 Beeinträchtigung für den Hirschkäfer und den Heldbock

Die Vorhabensträgerin sieht zwar **eine Beeinträchtigung für den Hirschkäfer und den Heldbock** durch die Rodung von 6,9 Hektar heimischer Laub- und Mischwälder. Sie stuft diese Verluste aber nicht als erheblich i. S. der FFH-RL ein. Diese Bewertung ist aus fachlicher und rechtlicher Sicht unhaltbar. Auf die entsprechenden Ausführungen in den bisherigen Schriftsätzen wird Bezug genommen.

Selbst wenn die Vorhabensträgerin davon ausgeht, dass die beiden Käferarten nicht erheblich beeinträchtigt werden, hat sie nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 2 FFH-RL Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Dies können keine Maßnahmen in einem benachbarten Gebiet sein. Sie müssen vielmehr im betroffenen Gebiet stattfinden. Hierzu fehlt es an geeigneten Vorstellungen.

Soweit die Vorhabensträgerin die geplanten Maßnahmen M7 und M10 als Maßnahmen im Sinne von Art. 6 Abs. 2 anführt (FFH-VP vom 14.07.04, S. 73-74), möchten wir darauf hinweisen, dass sie in einem anderen FFH-Gebiet stattfinden. Von einer „Schadensbegrenzung“ kann weder im Rechtssinne noch unter dem Gesichtspunkt der biologischen Funktion gesprochen werden. Wird Alt- und Totholz künstlich in eine Fläche verbracht, so wird das Brutmaterial unter Umständen (!) kurzfristig erhöht. Eine längerfristi-

ge oder gar dauerhafte Verbesserung der Erhaltungssituation kann von solchen „Einmal-Aktionen“ jedoch nicht ausgehen.

## 2.2 Betrachtung von Summationswirkungen unzureichend

Erstmals wird nun die vom Gesetz geforderte Summationsprüfung vorgelegt. Sie erstreckt sich leider nur auf die CCT-Werft und die kapazitive Ausbauplanung. Weitere maßgeblich benannte Pläne und Projekte bleiben unberücksichtigt. Damit bleibt die Prüfung unvollständig und rechtswidrig. Auf die Stellungnahme vom 11.09.2003 wird verwiesen.

## 2.3 Weitere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes

Trotz der eingeschränkten Betrachtung werden weitere erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes festgestellt. Hinsichtlich der Schlussfolgerungen aus diesem Prüfschritt gehen die rechtlichen Überlegungen der Vorhabensträgerin aber fehl (s.u.). Bei der FFH-VP wird der LRT 6510 „**Extensive Mähwiese** ..“, der vom Vorhaben unmittelbar zerstört würde, erneut nicht berücksichtigt. Die Charakterisierung als „extensive Mähwiese“ wurde von der Vorhabensträgerin in verschiedenen Plänen vorgenommen. Soweit zu dieser Fläche nicht (endlich) belastbare Vegetationsaufnahmen zu Beurteilungen vorgelegt werden, muss der LRT unterstellt bleiben.

Der **LRT 9190 „Alte Eichen auf Sandboden** ..“ wird durch die Umplanung nicht mehr von direkter Zerstörung durch Überbauung betroffen. Nach Einschätzung der Vorhabensträgerin wird sich die Situation des LRT sogar verbessern, weil er nach Durchführung der Maßnahme nicht mehr von der Okrifteler Straße durchschnitten wird. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Schaffung eines neuen Waldrandes an der Südgrenze des LRT wird nicht erwartet, weil bereits heute zahlreiche Wege den Wald und auch den LRT durchziehen. Im übrigen seien Eichen tolerant gegen Lichteinfall. Zusätzliche Immissionen träten nicht auf. Allenfalls sei eine Verlagerung zu erwarten.

Den Ausführungen ist nicht zustimmen. Zum einen soll der Bereich im Falle des Gesamtausbaus völlig zerstört werden. Zum anderen führt die Verlegung der Okrifteler Straße während des Baues und sofort nach der Freigabe für den Verkehr zu einer stärkeren bzw. neuen Belastung bisher nicht beeinträchtigter Bereiche des LRT und des gesamten FFH-Gebietes. Die hier unterstellte Verbesserung durch die Aufhebung der jetziger Straßenführung wird dagegen erst nach einer mehrjährigen Sanierungsphase eintreten können, denn die gestörten funktionalen Beziehungen und Naturhaushaltsfunktionen bedürfen der Regeneration. In diese mögliche Sanierungsphase fällt der von der Vorhabensträgerin geplante Gesamtausbau, mit der vorgesehenen völligen Abholung dieses LRT auf dieser Fläche.

Die Trennung des LRT soll nach der Planung leider erhalten bleiben, denn die Fläche soll langfristig freigehalten werden. Diese Freihalte- (Ausgleichs-?) Maßnahme wird von uns abgelehnt (s.u.).

Als charakteristische Arten nennt die Vorhabensträgerin für den LRT 9190 den **Schwarzspecht und den Hirschkäfer**. Diese Aufzählung ist sehr (!) unvollständig. Zu nennen sind beispielsweise auch die Vogelart „Misteldrossel“ oder die „Eichenschrecke“, eine Heuschreckenart. Für die beiden Insekten „Eichenschrecke“ und „Hirschkäfer“ tritt innerhalb des LRT von Süden her sehr wohl eine Neubelastung auf. Auch wenn hier keine erhebliche Belastung i. S. v. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL unterstellt werden muss, müs-



sen diese Beeinträchtigungen nach Art. 6 Abs. 2 FFH-RL „vermieden“ werden. Hier liegt ein Beispiel dafür vor, dass solche Vermeidungsmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 2 FFH-RL für Beeinträchtigungen unterhalb der erheblichen Beeinträchtigung innerhalb des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald ..“ von der Vorhabensträgerin nicht erkannt und nicht bewertet werden.

Im Bereich des Vorhabens „A380-Werft“ wurde zwischenzeitlich **die Bechsteinfledermaus** nachgewiesen. Durch die Vorhabensträgerin „wurde eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald von Rüsselsheim und Walldorf festgestellt“ (Antragsteil A2 Antragsbegründung Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) bzw. § 20d Abs. 3 Hess. Naturschutzgesetz (HENatG)“, S. 7 oben; im nachfolgenden Text wird diese Quelle mit dem Kürzel „A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL“ benannt).

Eine Wochenstube von 30 adulten Weibchen gilt bei der Bechsteinfledermaus als große Wochenstube, auch wenn einzelne Wochenstubenverbände noch deutlich mehr Weibchen zeigen sollen (vgl. Dietz et al., Natur und Landschaft 12/2003 bzw. für den Bundesländer AK FFH-Berichtspflichten „Entwicklung von Bewertungsschemata für die Säugetierarten der Anhänge II, IV und V der FFH-RL“

[http://www.bfn.de/03/030306\\_einfuehrung.pdf](http://www.bfn.de/03/030306_einfuehrung.pdf)

[http://www.bfn.de/03/030306\\_bewertungsaeugetiere.pdf](http://www.bfn.de/03/030306_bewertungsaeugetiere.pdf) ).

Die abschließende Beurteilung der vom Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigung wird erst möglich sein, wenn das rechtlich und fachlich notwendige Gutachten zur Bechsteinfledermaus bzw. zu allen Fledermausarten über die Dauer einer Vegetationsperiode vorliegt. Erst dann ist klar, welchen Aktionsraum die Kolonie hat und, ob sie z. B. auch Höhlen innerhalb der geplanten Rodungsfläche nutzt.

Die weitere Charakterisierung der Population wird in dieser Stellungnahme unter Punkt C.1.3. „Spezieller Artenschutz“ behandelt.

## 2.4 Unzureichende Kohärenzmaßnahmen

Die Zulassung des Vorhabens ist aber aus einem ganz grundsätzlichen Aspekt nicht möglich. Neben der Frage, ob ein zwingendes öffentliches Interesse vorliegt, dass die Naturschutzbelange verdrängt, verlangt Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, dass der Mitgliedstaat „alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen“ ergreift, „ um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von NATURA-2000 geschützt ist.“

Solche Ausgleichsmaßnahmen werden zwar von der Antragstellerin behauptet, sie können aber nicht verwirklicht werden. Hier ergibt sich das grundsätzliche Problem, dass es keine, auch keine vertraglichen Regelungen zur forstlichen Bewirtschaftung gemäß Art. 6 Abs. 2 FFH-RL gibt. Vertragliche Regelungen werden vom Regierungspräsidium zwar angestrebt. Sie liegen aber nicht vor. Die so verbleibende Regelungslücke wirkt auf die Prüfung der Verträglichkeit durch. Wenn nämlich nicht klar ist, wie die notwendige Sicherung der Schutzgüter gewährleistet werden soll, dann kann auch nicht entschieden werden, welche Bedeutung die einzelnen Teilflächen langfristig für die Sicherung der Schutzqualität haben und wie diese gewährleistet werden soll. Etwas anderes könnte nur gelten, wenn die Schutzqualitäten durch Ge- und Verbote in einer NSG-Verordnung so gesichert wären, dass eine Aufwertung des FFH- bzw. Vogelschutzgebietes quasi überall durchsetzbar und nach dem Naturbestand auch möglich wäre.

Nun will die Vorhabensträgerin zwar Maßnahmen durchführen, die die Kohärenz gewährleisten, doch können diese den Schutz nicht gewährleisten. Auf die Begründung, dass eine Aufwertung innerhalb ausgewiesener NSG nicht beliebig möglich ist, sondern formalrechtlichen Begrenzungen unterworfen ist, haben wir bereits in der früheren Stellungnahme hingewiesen. Inhaltlich muss festgehalten bleiben, dass die angestrebten Maßnahmen zum Waldumbau im NSG „Mönchbruch ...“ nicht als Kohärenzmaßnahmen wirksam werden. Hierzu zwei konkrete Beispiele:

1. Die künstliche Anreicherung mit Eichen-Totholz kann angesichts der mehrjährigen Entwicklungszeit der Hirschkäfer-Engerlinge nur ein „Strohfeuer“ auslösen. Schon für die Folgegeneration steht dieses Holz nicht mehr zur Verfügung, da es sich dann zersetzt hat. Außerdem ist unklar, ob die Bodenfeuchte an diesen Standorten überhaupt die Entwicklung erlaubt. Es spricht viel dafür, dass die Hirschkäferdichte mit steigender Bodenwärme und Bodentrockenheit ansteigt (Verkürzung der Engerlingszeit, geringere Wintermortalität durch die Möglichkeit in tiefere, trockene Bodenschichten auszuweichen).
2. Eine Kohärenzmaßnahme für die Bechsteinfledermaus kann nur unterstellt werden, wenn die Flächen, die aufgewertet werden sollen, künftig erstmals besiedelbar werden oder künftig in höherer Dichte besiedelt werden können. Angaben hierzu sind nicht ersichtlich.

Da die einzige bekannte Maßnahme die Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus zu mindern bzw. durch Kohärenzmaßnahmen „auszugleichen“ in der Umstellung der Bewirtschaftung bzw. der Einstellung der Bewirtschaftung besteht, wird spätestens an dieser Stelle klar, dass Prognosen über die Population von Waldfledermäusen die erkennbare forstliche Bewirtschaftungsplanung berücksichtigen müssen. Dies gilt sowohl für Verträglichkeitsprüfungen nach Art. 6 Abs. 3 als auch für die Prüfung nach Art. 16 FFH-RL. Sinnvollerweise wird die „Forsteinrichtung“ in die FFH-VP integriert. Auf unsere diesbezüglichen Einwendungen vom September 2003 und in C.1.3.2 dieser Stellungnahme wird verwiesen. Sollte sich erweisen, dass die Forsteinrichtung keine Maßnahmen und Handlungen vorsieht, die unter dem Gesichtspunkt des Art. 6 Abs. 3 als Beeinträchtigungen aufgefasst werden müssen, liefert sie immerhin die notwendigen Grundlagen, um die im Fall der erheblichen Beeinträchtigung notwendigen Maßnahmen zur Kohärenz des Netzes NATURA-2000 zu konzipieren. In Verbindung mit der Eingriffregelung und dem speziellen Artenschutz nach den EU-Richtlinien, insb. zur Erteilung der Ausnahmevoraussetzungen nach Art. 16 FFH-RL werden solche Maßnahmen im betroffenen FFH-Gebiet ansetzen müssen. Im Fall von Kohärenzmaßnahmen ist dies zumindest anzustreben. So kann eine „Doppelkompensation“ vermieden werden.

Grundsätzlich ist bei jedem Versuch die Eingriffsschäden für Waldfledermauspopulationen zu verringern, zu berücksichtigen, dass die notwendigen (Kompensations-) Maßnahmen u. U. erst nach 80-120 Jahren wirksam werden können. Unterstellt man die von der Fraport mit Schreiben vom 15.06.04 angegebene Nutzungsdauer der A380-Halle von 40 Jahren, würde gelten, dass die Naturschutz-Kompensationsmaßnahmen erst nach einer Zeitspanne greifen, die doppelt bis dreimal so lang ist wie die geplante Nutzungsdauer. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Abwägung der gegeneinander stehenden öffentlichen Interessen unbedingt zu würdigen.

Das von der Vorhabensträgerin beauftragte Gutachten beim Forschungsinstitut Senckenberg hat die Vorhabensträgerin bereits für die Offenlage der Planfeststellung im

Frühjahr 2003 in die Unterlagen integriert. Die erkennbaren Defizite hätten also bereits in 2003 abgearbeitet werden können. Wenn nun, nachdem bereits der Erörterungstermin stattgefunden hat, in 2004 plötzlich ein Gutachten zur Bechsteinfledermaus in Auftrag und für die Planänderung ausgewertet wurde, dann belegt dies bereits die grundlegende Mangelhaftigkeit der Planung. Denn Bestandsaufnahmen an Flora und Fauna müssen mindestens über eine Vegetationsperiode durchgeführt werden. Die entsprechende Rechtsprechung ist von der Planfeststellungsbehörde in den Klageverfahren der Kommunen gegen die Betretungsrechte ausführlich dargelegt worden. Die Vorhabens-trägerin kann sich auch nicht darauf berufen, dass das neue Gutachten zur Bechsteinfledermaus alle planungsrelevanten Inhalte präsentiert. Mag dies für die Beurteilung der „erheblichen Beeinträchtigung“ nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL auch gelten, für die Beurteilung, ob die Ausnahmeregelung nach Art. 16 zulässig ist, gilt dies mit Sicherheit nicht. Niemand, kann nämlich Ende Mai vorhersagen, wie die Fortpflanzungszeit für die Population weiter verläuft. Ob und wohin die Population möglicherweise noch während der Jungenbetreuungszeit umzieht, kann nicht prognostiziert werden. Die Einschätzung der Beeinträchtigung beruht derzeit auf einer „Mindestprognose“. Maßgeblich ist aber die potentielle Beeinträchtigung (Maximal-Prognose). So kann die Zahl der Wochenstuben-Individuen im Laufe des Sommers noch zunehmen.

## 2.5 Zwischenergebnis

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes liegt nicht nur bezüglich des Vorkommens der Bechsteinfledermaus vor. Vielmehr sind die hier benannten und die in den früheren Stellungnahmen vorgetragenen erheblichen Beeinträchtigungen zu befürchten.

Die vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen sind ungeeignet, um den rechtlichen Anforderungen genüge zu tun. Das Vorhaben ist daher schon aus diesem Grund nicht genehmigungsfähig.

## 3. Spezieller Artenschutz

Die Kapitel zum Artenschutz wurden komplett überarbeitet. Dies war aufgrund der rechtlichen Anforderungen aus Art. 12 FFH-RL und Art. 5 VSRL erforderlich. In den Antragsunterlagen wurden die notwendigen Betrachtungen in die Gutachten zur UVP integriert. Gegenüber den ursprünglichen Antragsunterlagen wurden umfangreiche Änderungen vorgenommen. Die im Gutachten G1, Teil III, enthaltenen, ursprünglichen Aussagen (10 Seiten) wurden komplett gestrichen. In den geänderten Antragsunterlagen findet man nun im Gutachten G1, Teil IV ein neues Kapitel „Artenschutz“ (38 Seiten).

Die Neubearbeitung lässt aber weiterhin den Bezug zum Rechtsrahmen vermissen. Dieser wurde gründlich missverstanden. Im Grundtenor muss deshalb unsere Einwendung aufrechterhalten: Die Vorhabenzulassung steht bereits die fehlende Aufarbeitung der maßgeblichen rechtlichen und fachlichen Fragestellungen entgegen.

Zu rügen ist, dass keinerlei weitere Bestandsaufnahmen im Vorhabensgebiet den neuen Ausführungen der Vorhabenbetreiberin zugrunde gelegt wurden. Nahezu alle Angaben beruhen auf vermutete Arten, die im Vorhabensbereich oder im Untersuchungsraum

vorkommen bzw. vorkommen könnten. Wie groß das Vorkommen ist, wo ein solches zu verorten ist, kann aufgrund fehlender Bestandsaufnahmen nicht dargelegt werden.

### **3.1 Unzulässigkeit des Vorhabens aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen**

Für **18 ARTEN (!!!)** kann nach den Angaben der Antragstellerin das Eintreten der Verbotstatbestände der Art. 12 FFH-RL, Art. 5 VSRL oder § 42 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden (vgl. Seite 150, G 1). Das Vorhaben ist damit grundsätzlich unzulässig. Die artenschutzrechtlichen Regelungen sind zwingendes Recht und können nicht durch eine Abwägung überwunden werden. Die einschlägigen Verbote wollen ein strenges Schutzregime etabliert und in diesem Rahmen bestimmte Formen des Zugriffs auf bedrohte Tiere und Pflanzen und ihre Lebensstätten sowie absichtliche Störungen während der für die Arterhaltung besonders sensiblen Zeiten untersagt wissen. Sie legen sich zwar keine absolute Geltung bei, können aber doch nur im Einzelfall unter strikter Wahrung der in Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 9 VSRL bezeichneten Voraussetzungen außer Acht gelassen werden (vgl. hierzu: Gellermann, NuR 2003, 385 (387)).

### **3.2 Alternativenprüfung**

Die geänderten Planunterlagen lassen eine Auseinandersetzung mit der Prüfung der in Art. 16 FFH-RL und Art. 9 VSRL vorgesehenen Alternativenprüfung vermissen. Obwohl Verbotstatbestände konstatiert werden, wird dieser rechtlich zwingend durchzuführende Prüfungsschritt übergangen. Dabei ist zu beachten, dass die Ausnahme von einem Verbot nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist. Diese Voraussetzungen sind aufgrund des Ausnahmecharakters restriktiv auszulegen.

Der Verweis auf Anhang 4 zu A2 auf Seite 151 greift zu kurz, da dort die Ausnahmeprüfung lediglich aufgrund der Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus vorgenommen worden ist. Die 11 weiteren Arten, für die die Verbotsnormen greifen, sind darin nicht erwähnt.

### **3.3 Günstige Erhaltungszustand der Population**

Für einige Arten wurde bereits in den früheren Stellungnahme aufgezeigt, dass der Erhaltungszustand der Populationen sich tiefgreifend verschlechtern wird und die Populationen nicht ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen können. Diese Aussagen bleiben gültig.

Die Vorhabensträgerin verkennt, dass auch dann eine besondere Zulassung erforderlich ist, wenn „nur“ ein Verstoß gegen das nationale Artenschutzrecht vorliegt. Die notwendige Befreiung nach § 62 BNatSchG ist ebenfalls an ein striktes Prüfschema gebunden. Die Zulassung durch eine Befreiung setzt voraus, dass alle Möglichkeiten der Vermeidung ausgeschöpft werden. Entsprechende Darlegungen fehlen aber.

### 3.3.1 Vögel

Die Vorhabensträgerin gibt die Rechtsvorschriften nur unvollständig wieder. Art. 5 VS-RL beinhaltet nicht nur das Störungsverbot, dies ist in Art. 5d VS-RL enthalten, sondern vier weitere Verbote. Eine Bindung an „erhebliche Auswirkungen“ auf die Ziele der VS-RL enthalten diese anderen vier Bestimmungen nicht. Da die VS-RL nach Art. 1 bis Art. 3 dem Schutz aller europäischen Arten diesen soll, stellt sich die Frage, welche „absichtliche Störung“ sich erheblich auf die Ziele der VS-RL auswirkt. Nach Meinung der Vorhabensträgerin kann dies auf dem Wege des Ausschlussverfahrens näher bestimmt werden: „Falls sicher ist, dass trotz Eingriffsvorhaben die Bestände weit verbreiteter, ungefährdeter Vogelarten („Allerweltsarten“) im Naturraum oder in Hessen weiterhin auf einem ökologisch erforderlichen Niveau bzw. günstigen Erhaltungszustand bleiben, können diese Arten aus der Prüfung ausgeschieden werden“ (G1, Teil IV, S. 122).

Die Vorhabensträgerin hat danach alle Arten von der artenschutzrechtlichen Prüfung ausgeschlossen, die im „eingriffsbezogenen Untersuchungsraum“ zwar vorkommen, von ihr aber als „Allerweltsarten“ eingestuft werden. Sie behandelt im Kap. 5.1.3.2 (G1, Teil IV) dann lediglich sechs Arten.

Gegen diese Herangehensweise bestehen unsererseits erhebliche Bedenken.

1. Eine „erhebliche Auswirkung“ auf die Ziele der Richtlinie unterstellen wir immer dann, wenn Arten (wahrscheinlich) betroffen sind, die in einem Gebiet vorkommen, das als spezielles EU-Vogelschutzgebiet gesichert ist oder gesichert werden soll und für dieses Gebiet als wertgebend gelten müssen. Diese Arten hat das Land Hessen durch die Vogelschutzwerke zusammengetragen lassen. Die Aufstellung ist der Vorhabensträgerin und uns im EÖT Anfang 2004 bekannt gemacht worden. Die VP für das VSG wurde entsprechend geändert. Die Schutzbedürftigkeit der Arten wurde nun unterstellt. Im Bereich des Artenschutzes fehlen entsprechende Betrachtungen. Diese sind nachzuliefern und uns zur Stellungnahme zu übermitteln.
2. Eine „erhebliche Auswirkung“ auf die Ziele der Richtlinie unterstellen wir außerdem dann, wenn außerhalb eines Schutzgebietes gegen das Verbot der absichtlichen Störung verstoßen werden könnte und die betroffenen Arten in Anhang 1 der VS-RL enthalten sind, es sich um schützenswerte Zugvögel nach Art. 4. Abs. 2 der VS-RL handelt oder die Art mindestens auf der Ebene des betroffenen Bundeslandes im Bestand als „stark gefährdet“ eingestuft wird oder hier nur mit Kleinpopulationen vorhanden sind.

Die Liste der im VSG „Mark- und Gundwald ..“ bzw. im V 24 nachgewiesenen Arten, umfasst mehr als die sechs von der Vorhabensträgerin geprüften Arten. Es fehlen z. B. die Hohltaube und die Heidelerche. Auf die Problematik der unvollständigen Erfassung der Arten wird verwiesen. Ein Vorkommen des Grünspecht, dessen balzendes Paar von uns mehrfach in 2004 im Bereich des LRT 9190 südlich der CCT-Werft festgestellt wurde (vgl. Stellungnahme zur LSG-Ausweisung), ist der Vorhabensträgerin z. B. nicht bekannt. Ebenso erfuhr sie erst durch uns von der Lage mehrerer anderer Spechtreviere.

In Kap. 5.2.2.2 (G1, Teil IV) erläutert die Vorhabensträgerin dann, dass die heutige Lärmsituation und die angetroffene Vogelbesiedlung die Bedeutungslosigkeit dieses Faktors belege. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir auf unsere Darlegungen zur Lärmproblematik unter C.1.1. dieser Stellungnahme.

Die Vorhabensträgerin vernachlässigt dabei im allgemeinen Teil die Lärm-Auswirkungen der Straßenverlegung (Okrifteler Straße), unterstellt dann bei den speziellen Betrachtungen zu den Arten, dass eine Störung i. S. v. Art. 5 immer dann vorliegt, wenn ein Revier oder Vorkommen näher als 300m an der Okrifteler Straße neu liegt. Im Ergebnis trägt sie vor,

- für Wendehals, Grau- und Grünspecht können Verstöße gegen Art 5 VS-RL ausgeschlossen werden,
- für Mittel- und Schwarzspecht wird ein Verstoß gegen Art. 5 VS-RL „nicht ausgeschlossen“ und
- für den Neuntöter ist ein Verstoß gegen Art. 5 VS-RL „gegeben“, da ein Revier überbaut wird.

Diesem Befund ist zu korrigieren. Das von der Vorhabensträgerin unterstellte Schwarzspechtrevier in 200m Entfernung existiert nicht. Hier wurde unsere Mitteilung missverstanden. Hingegen liegt ein Grünspechtrevier unmittelbar im Eingriffsbereich (s. o.). Selbst wenn man für dieses Revier unterstellt, dass die Lärmbelastung der Straße sich nur verschiebt, muss ein weitgehender Verlust des Lebensraumes im „homerange“, d. h. im „Revierzentrum“ unterstellt werden.

Ein Verstoß gegen Art. 5 VS-RL wirkt sich als Zulassungshemmnis aus, wenn wie hier keine der Voraussetzungen des Art. 9 VS-RL gegeben ist.

### **3.3.2 Art. 16 Abs. 1, 2. Halbsatz FFH-RL (Population, Verbreitungsgebiet, Erhaltungszustand)**

Im Zusammenhang mit der A380-Werft ist unstrittig, dass Verstöße gegen Art. 12 aufgelöst werden. Damit rückt die Frage der Ausnahmeregelung in den Blick. Die einschlägige Vorschrift bildet Art. 16 FFH-RL. Nach dem nationalen Recht muss bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL eine Befreiung nach § 62 BNatSchG erfolgen.

Wie bereits ausgeführt, findet eine Ausnahmeprüfung bezüglich aller von den Verbotsnormen erfassten Arten nicht statt. Aber auch die weitere Voraussetzung des Ausnahmetatbestandes werden unzutreffend beschrieben und bewertet. Danach muss die „Bedingung“ erfüllt sein, dass die Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen kann.

Diese Regelung enthält verschiedene unbestimmte Rechtsbegriffe, die sinnvoll nur durch ein Verständnis des biologischen Hintergrundes gefüllt werden können.

#### Der Begriff der „Art“

In der Biologie wird mit dem Begriff „Art“ eine grundlegende systematische Kategorie bezeichnet. Mayr (1975) (Grundlagen der zoologischen Systematik; Parey, Hamburg, Berlin) definiert die Art als Gruppen sich miteinander kreuzender natürlicher Populationen, die hinsichtlich ihrer Fortpflanzung von anderer derartigen Gruppen isoliert sind.

Andere Definitionen betonen, dass es sich um die „Gesamtheit der Individuen“ handelt, „die sich auf natürliche Weise untereinander uneingeschränkt fortpflanzen und in allen typischen Merkmalen untereinander und in ihren Nachkommen übereinstimmen“ (ANL 1994). (ANL=Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (1994): Begriffe aus Ökologie, Landnutzung und Umweltschutz, Informationen 4; 137 S.; gemeinsame Herausgabe mit „Dachverband wissenschaftlicher Gesellschaften der Agrar-, Forst-, Ernährungs-, Veterinär-, und Umweltforschung e.V.)

### Die „betroffenen Arten“

Um welche „betroffenen Arten“ es sich handelt, ist abschließend durch die Nennung in Anhang IV der FFH-RL geregelt. Nach dem Wortlaut der Überschrift zu Anhang IV handelt es sich um „streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse“. Unter Rückgriff auf Art. 1g Buchstaben i bis iv FFH-RL ist definiert, was eine „Art von gemeinschaftlichem Interesse“ ist. Es handelt sich um „bedrohte“, „potenziell bedrohte“, „seltene“ oder „endemisch“ vorkommende Arten. In Anhang IV FFH-RL ist also eine abschließende Auswahl dieser schutzwürdigen Arten getroffen. Eine Relativierung der Vorschrift für Arten, die nach einer deutschen, nationalen oder gar regionalen, Roten Liste nicht

- bedroht,
- potentiell bedroht oder
- selten

sind ist nicht möglich. Gegen eine solche Vorstellung spricht der Wortlaut der RL. Außerdem könnte nach dem Geltungsbereich von EU-RL nur eine auf das Gebiet der Union abzielende Bestandseinschätzung als Anhaltspunkt in Frage kommen. Solche europäischen Einstufungen außerhalb des Rechts mag es für einzelne Arten geben. Für den gesamten Artenbestand gibt es sie nicht. Gegen solche Überlegungen spricht auch, dass die Rechtsqualität einer Art des Anhangs IV der FFH-RL nicht erworben werden kann.

Unabhängig davon wie die Gefährdungslage einer Art sich in Hessen oder Deutschland aktuell in der jeweils aktuellen Roten Liste präsentiert: Arten, die nicht in Anhang IV erwähnt sind gelten nach dem europäischen recht nicht als „streng zu schützende Arten“ nach Anhang IV FFH-RL.

Die gegenteilige Auffassung der Fraport in G1, Teil IV, S. 122, Abs. 3 ist zu verwerfen. Die Selektion der Arten des Anhangs IV FFH-RL ist nicht möglich. Soweit aus diesem Grund Arten aus der Betrachtung ausgeschlossen werden, besteht ein objektiver Rechtsfehler.

### Das natürliche Verbreitungsgebiet

Als Verbreitungsgebiet einer Art wird der geographische Raum aufgefasst, in dem die Art vorkommt. Da die meisten Arten spezielle Lebensraumsprüche haben, sind sie im Raum nicht flächendeckend oder gar gleichmäßig verteilt. Vielmehr trifft man auf mehr

oder weniger große Bereiche die nicht besiedelt werden können. Der Begriff des Verbreitungsgebietes ist großräumig zu verstehen. Wenn eine Art in ganz Europa verbreitet, aber an Waldlebensräume gebunden ist, dann ist klar, dass sie auch nur in den Wäldern vorkommen kann. Die Aussage, dass die Art in ganz Europa verbreitet ist, schließt ein, dass es auch große Bereiche geben kann die - aus welchen Gründen auch immer - nicht besiedelt werden.

Vom natürlichen Verbreitungsgebiet spricht man dann, wenn die Art dort ohne aktive Unterstützung des Menschen vorkommt. Da im vorliegenden Fall alle nachgewiesenen Arten des Anhangs IV FFH-RL unstrittig innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes vorkommen, muss dieser Frage keine weitere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

### Die Population

Mit den nachfolgenden Ausführungen soll verdeutlicht werden, dass die Vorhabensträgerin die Bedeutung des Populationsbegriffs grundlegend verkennt. Die ausführlichere Darstellung erscheint nach der bisherigen Diskussionen im Verfahren und angesichts der rechtlichen Konsequenzen nicht mehr verzichtbar.

Der Begriff der Population ist in der FFH-RL nicht definiert. Notwendig ist deshalb die Übernahme des wissenschaftlichen Definitionsinhaltes.

Im Unterschied zur „Art“ bezeichnet die „Population“ die „Gesamtheit der Individuen einer Art mit gemeinsamen genetischen Gruppenmerkmalen innerhalb eines bestimmten Raumes“ (ANL 1994). Nach Hentschel und Wagner (1986; Zoologisches Wörterbuch; VEB Gustav Fischer Verlag Jena; 671 S.) ist die Population die „Gesamtheit der an einem Ort vorkommenden Individuen einer Sippe“. Im Unterschied zum Artbegriff kommt es nun wesentlich darauf an, dass die Individuen sich auch tatsächlich in einem konkreten Raum treffen können, denn nur so können die gemeinsamen genetischen Gruppenmerkmalen erhalten bleiben. Vereinfacht wird von einer Fortpflanzungsgemeinschaft gesprochen.

Der konkrete Raum (s. o.), in dem die Population existiert, ist Teil des gesamten Verbreitungsgebietes, den die Individuen zur Fortpflanzung auch tatsächlich überwinden (können). Damit ist die Population eher noch als die Art dem Wechselspiel von Mutation und Selektion ausgesetzt. Geraten mehrere Individuen einer Art auf unbesiedelte Inseln und pflanzen sich dort über längere Zeit ohne Kontakt zu ihrem Herkunftsgebiet fort, so sind diese Tiere einer neuen, eigenständigen Auslese ausgesetzt. Das Schulbeispiel für diesen Vorgang ist die Entwicklung der vielen Arten der „Darwins-Finken“ auf den Galapagos - Inseln, eine Gruppe von Finkenarten, die nach ihrem Entdecker Charles Darwin benannt wurde und dem großen Forscher zur Herleitung der modernen Evolutionstheorie diente.

Für den Naturschutz bedeutungsvoller sind allerdings die Erkenntnisse aus der „Inselbiogeographie“, deren Grundlagen von McArthur und Wilson 1967 publiziert und seither in vielfacher Hinsicht erweitert und für Landlebensräume erweitert wurde. Die wesentlichsten Inhalte besagen, dass die Aussterbewahrscheinlichkeit einer Art auf einer (Habitat-) Insel von der Individuenzahl der Insel-Population und der Inselgröße abhängt. Je größer eine Insel ist, desto eher kann sie von Immigranten erreicht werden. Maßgeblich für die Frage des Überlebens ist die Nachwuchs- und Sterberate und die damit in direkter Ver-



bindung stehenden Auswanderung- und Einwanderungsanteile der Population. Populationen, in denen die Auswanderungs- und Sterberate größer als die Einwanderungs- und Geburtenrate ist, erlöschen.

Da die meisten der ca. 50.000 Tier- und Pflanzenarten (incl. Pilze) in Deutschland nicht ubiquitär vorkommen, sondern nur bei Vorliegen spezifischer Lebensraumsprüche (Habitate) existieren können, präsentiert sich die Landschaft für diese Arten als ein Ozean mit verschieden großen und unterschiedlich gut besiedelbaren Habitat-Inseln. Je größer eine solche Habitat-Insel ist, desto mehr Individuen kann die Fortpflanzungsgemeinschaft umfassen. Große Habitat-Inseln beherbergen deshalb auch große, kleine Habitat-Inseln dagegen kleine Populationen.

In Abhängigkeit von der Mobilität der Art können die Distanzen zwischen den Inseln einfach oder gar nicht überwunden werden. Welche Entfernung und welche Struktur sich als wirksame Barriere erweist, ist von Art zu Art unterschiedlich.

- Für Steinadler, die von Natur aus sehr großräumig agieren und flugfähig sind, existieren innerhalb des alpinen Verbreitungsgebietes keine Barrieren. Hingegen sind die Populationen der Alpen und Skandinaviens wirksam getrennt.
- Zauneidechsen überwinden offenbar größere Distanzen zu Lande eher als Flüsse. Voraussetzung ist aber, dass die „wandernden“ Individuen rechtzeitig wieder auf geeignete Kleinstlebensräume (Trittsteine) treffen und geeignete Wanderungskorridore vorhanden sind. Dies können z. B. trockene Säume entlang von Wegen und Bahndämmen in der für die Art sonst nicht überwindbaren großflächigen Ackerlandschaft sein.

Bedenkt man, dass jede Art natürlichen Bestandsschwankungen durchläuft, dann wird klar, dass für Kleinst-Populationen eine stete Gefahr des (befristeten) Aussterbens besteht. Da die Population in Kleinst-Habitat nur wenige Individuen zählt, ist die Aussterbegefahr hier sehr groß. Andererseits muss auch zwischen größeren Populationen ein Mindest-Genfluss bestehen bleiben, wenn die Art ihr inneres Gerüst nicht verlieren soll.

Der funktionale Zusammenhang zwischen Populationen unterschiedlicher Orte ist für einige Arten offenbar zentraler Teil der Überlebensstrategie. Für solche Arten wurde das theoretische Konzept der Meta-Population entwickelt. Ein Verbund von Teilpopulationen, in dem alle Teilpopulationen erlöschen und dann von benachbarten Teilpopulationen an derselben oder einer anderen Stelle neugegründet werden können, wird generell als Metapopulation aufgefasst. Wie bei allen ökologischen Phänomenen, die ein kontinuierliches Spektrum bilden, kann die Grenze zwischen einer Meta-Population und einzelnen, unabhängigen Populationen meist nur willkürlich gezogen werden.

Um die Voraussetzung des Art. 16 zu erfüllen, müssen also bestimmte Populationsparameter, wie (Rückriem und Roscher 1999, Angew. Landschaftsökologie Heft 22, S. 26)

1. durchschnittliches Lebensalter und Nachwuchsrate
2. Mobilitätsvermögen und Mobilitätswilligkeit (Ausbreitungstypus)
3. Individuenzahl bzw. Größenordnung der Individuenzahl im Verhältnis zu anderen Populationen
4. Habitatgröße bzw. Einschätzung der Habitatgrößenordnung im Verhältnis zu anderen besiedelten Habitaten

Für die notwendige Prognose gelten die allgemeinen Regeln der Rechtsprechung. Gefordert wird vom BVerwG eine „geeignete fachspezifische Methode“. Das Ergebnis soll „einleuchtend begründet worden sein“ (Gassner, u.a.; BNatSchG, § 34 Rdnr. 9, 10).

Die eingangs genannte Definition von Hentschel löst sich vom Fortpflanzungsgeschehen und erlaubt z. B. auch die Bezeichnung „Überwinterungspopulation“ für Individuen, die in einem Raum gemeinsam überwintern. Im Zusammenhang mit Art. 16 FFH-RL wird man sich in der Regel mit „Fortpflanzungsgemeinschaften“ beschäftigen müssen. Die Einbeziehung von Überwinterungs- oder Durchzüglerpopulationen ist nur dann angezeigt, wenn dieses Gruppenmerkmal auch Aussagen zum Erhaltungszustand der Populationen nahe legt.

Für das Schutzregime der Art. 12 und 16 FFH-RL sind in der Praxis folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Arten des Anhangs IV FFH-RL kommen im Wirkungsbereich eines Vorhabens vor?
2. Für welche Arten des Anhangs IV FFH-RL können Beeinträchtigungen i. S. v. Art. 12 FFH-RL nicht ausgeschlossen werden?
3. Für welche Arten des Anhangs IV FFH-RL dürfen die Voraussetzungen nach Art 16. FFH-RL unterstellt werden?

Wurden Arten des Anhangs IV FFH-RL im Wirkraum eines Vorhabens festgestellt, und kann eine Schädigung i. S. v. Art. 12 nicht ausgeschlossen werden, müssen die o. g. Populationsparameter zusammengetragen werden. Der Vorhabensträger wird sich in Anlehnung an die bisherige Rechtsprechung gerade um die Ermittlung der entscheidungserheblicher Sachverhalte „schützwürdigen Arten“ dann besonders bemühen müssen, wenn ihr Vorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens belegt ist. (z. B. Storost, NVwZ 2004, S. 257-267: „Gibt es dagegen Anhaltspunkte für das Vorhandensein besonders seltener Arten, wird dem im Rahmen der Ermittlungen nachzugehen sein.“). Dies wirft bei den Fledermäusen und insbesondere bei der Bechstein-Fledermaus weitreichende Probleme auf.

Soweit in § 10 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG von einer biologisch abgegrenzten Zahl von Individuen gesprochen wird, kann auch im nationalen Recht kein Zweifel an diesem fachwissenschaftlichen Verständnis des Populationsbegriffs bestehen. Der weitere Zusatz in § 10 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG könnte aber zu einem Missverständnis führen. Denn es heißt dort zur Population, dies sei „eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen“ (Unterstreichung durch den BUND).

Dass mit dieser Formulierung die beliebige, willkürliche geographische Abgrenzung erlaubt sein soll, wird niemand ernstlich behaupten können. Wäre dies gewollt, hätte man den Begriff und den damit in Verbindung stehenden Regelungsgehalt des Gesetzes überhaupt nicht einführen müssen. Wenn nämlich jede beliebige geographische Begrenzung gewählt werden könnte, dann ließe sich durch diese Abgrenzung auch jede Form der Beeinträchtigung auf dem Papier beseitigen.

Bedeutungsvoll scheint hier vielmehr zu sein, dass die Populationen von Pflanzen sich nur durch eine geographische Raumabgrenzung untersuchen lassen. Da Pflanzen nicht mobil sind, wird man die räumlich zusammenhängenden Standorte der Individuen und ggf. weitere Bereiche mit geeigneten Standortqualitäten als geographischen Raum der Population beschreiben müssen. Dies gilt auch dann, wenn einige Pflanzen, wie die Or-

chideen, grundsätzlich zur Verbreitung ihrer Fortpflanzungsbestandteile über > 100 Kilometer in der Lage sind. Da die ganz überwiegende Masse der wirksamen Bestäubungen gleichwohl im Nahbereich erfolgen, ist, im Unterschied zu den Tieren, die primär geographische Abgrenzung der Population sachgerecht.

„trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand“

Soll ein Vorhaben zugelassen werden, das gegen Art. 12. verstößt, muss die Population „trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand“ verbleiben.

Nach Louis und Wehrich (ZUR 2003, S. 385-448) ist die deutsche Übersetzung missglückt. Ausgehend vom englischen Originaltext formulieren sie die Anforderung mit den Worten „...und die Störung sich nicht nachteilig auf das Verbleiben der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet auswirkt.“ Im englischen Original, das der Arbeit ebenfalls zu entnehmen ist, heißt es allerdings ausdrücklich „populations of the species“. Die Übertragung von Louis und Wehrich ist hier leider ungenau. Insgesamt sehen Louis und Wehrich bei den Anforderungen nach Art. 16 FFH-RL eine „unübersehbare“ Parallele zur Anforderung in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL.

Art. 1i FFH-RL definiert den günstigen Erhaltungszustand einer Art. Zur Beurteilung des Erhaltungszustandes ist maßgeblich, wie sich „die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten“ auswirkt. Ein günstiger Erhaltungszustand wird per Definition angenommen, wenn:

1. Aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
2. Das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
3. Ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Die drei Bedingungen müssen kumulativ, nicht alternativ erfüllt sein.

Art. 16 FFH-RL fordert aber nicht den günstiger Erhaltungszustand der Art, sondern der Populationen. Da eine spezielle Definition für den günstigen Erhaltungszustand der Population in der Richtlinie nicht gegeben wird, kann die Vorschrift nur durch die Übertragung der Definition von der Art-Ebene auf die Populations-Ebene gelingen (vgl. auch Gellermamnn 2003, NuR, S. 385-394).

Dieser Anforderung wird die Vorhabensträgerin nicht gerecht. Sie verkennet, dass die Definition in Art. 1i FFH-RL sich auf die Art und nicht auf die örtliche Population bezieht. Unmittelbarer Anknüpfungspunkt für Art. 1i ist der Art. 11: Danach überwachen die Mitgliedstaaten überwachen den Erhaltungszustand der in Artikel 2 genannten Arten und Lebensräume, wobei sie die prioritären natürlichen Lebensraumtypen und die prioritären Arten besonders berücksichtigen. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Überwachung sind der Kommission regelmäßig lt. Art. 17 mitzuteilen.

Die von der Vorhabensträgerin angeführten Berichte des HDLGN 2003 wurden ganz offensichtlich mit dem Ziel erstellt, diese Berichtspflicht nach Art. 17 FFH-RL zu erfüllen. Zumindest sind die Verweise, die die Vorhabensträgerin anführt, nur in dieser Weise interpretierbar.

Auch die Standarddatenbögen liefern nicht die für die Beurteilung i. S. v. Art. 16 notwendigen Daten. Die Angaben zur Population im Standarddatenbogen verdeutlichen die „relative Größe oder Dichte der Population im Gebiet im Vergleich zu der nationalen Population“ (Entscheidung der Kommission vom 18.12.1996 über das Formular für die Übermittlung von Informationen zu den im Rahmen von NATURA 2000 vorgesehenen Gebieten; Amtsblatt Nr. L 107 vom 24.04.97, S. 1-156). Unterschieden werden die Stufen

A: > 15 %

B: 2-15 %

C: < 2 %

D: nicht signifikant.

Die Angaben beziehen sich ganz eindeutig nicht auf den speziellen Artenschutz, sondern sollen den Wert jedes einzelnen FFH-Gebietes für die jeweilige nationale Population belegen. Dies belegt auch die Angabe „nicht signifikant“. Sie klassifiziert Schutzgüter als nicht schutzwürdig im Hinblick auf die Regelungen nach Art. 6 FFH-RL zum Management und der Verträglichkeitsprüfung.

Auch der Verweis auf die Roten Listen kann nur bedingt befriedigen. Immerhin leisten sie eine grobe Einschätzung, ob z. B. eine Wiederbesiedlung wahrscheinlich ist bzw. mit welcher Einwanderungswahrscheinlichkeit gerechnet werden kann. Denn Arten die bereits gefährdet sind, haben in der Regel kaum das Potential die Populationsdichte in anderen Gebieten zu stützen. Die Ausbreitung mit dem Ergebnis der Stützung anderer Populationen wird immer unwahrscheinlicher je kleiner die Bestände einer Art sind, je geringer ihre Fähigkeit zur Distanzüberwindung ist und je weiter „benachbarte“ Populationen von einander entfernt leben.

### **3.3.3 Betrachtungen zu einzelnen Arten und Artengruppen**

An den bislang vorgetragenen grundsätzlichen Aussagen und Einwendungen wird festgehalten. Sie werden hier nicht wiederholt. Ziel ist vielmehr eine beispielhafte Dokumentation der oben allgemein aufgezeigten Problematik. Dabei soll auch verdeutlicht werden, dass die geforderten Prognosen keineswegs in ein Übermaß an Aufwand oder in die Pflicht zur Grundlagenforschung münden. Dieser Einwand, der zunächst gegen jede spezielle Erhebung von Flora und Fauna im Rahmen der Eingriffsregelung erhoben wurde, ist heute ebenso falsch wie damals. Zur Relativierung der bindenden Rechtslage oder zur Verlagerung der eigenen Verantwortung sind solche Entgegnungen ebenfalls völlig untauglich.

So weit eine Art in Anhang II und in Anhang IV der FFH-RL genannt ist, gelten die Schutzanforderungen kumulativ.

Es handelt sich um eine Art, die in den Anhängen II und IV der FFH-RL genannt wird. Die Notwendigkeit, die Vorhabenzulässigkeit sowohl unter dem Gesichtspunkt des Gebietsschutzes als auch unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes zu prüfen ist wohl unstrittig. Vereinfacht wird davon ausgegangen, dass die Art nur das FFH-Gebiet besiedelt, denn die außerhalb liegenden Teile im Mark- und Gundwald dürften für die Bechsteinfledermaus kaum geeignet sein.

Durch die neuen Erkenntnisse aus 2004 lässt sich bis jetzt folgendes Bild der Population zeichnen:

Es existiert im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald eine Wochenstubenkolonie von ca. 30 Weibchen. Die Anzahl und der Aufenthaltsort der Männchen sind nicht bekannt. In 2002 wurden Individuen im Bereich des Gundhofes nachgewiesen. Aus den Waldstücken rund um den Frankfurter Flughafen existieren weitere Nachweise.

Unklar ist für die Vorhabensträgerin auch, ob es sich bei den Funden aus dem Jahr 2002 in der Nähe des Gundhofes um die Individuen dieser Wochenstuben gehandelt hat. Auch wenn unklar ist, ob und in welchem Umfang die Populationen rund um den Flughafen in einem Austausch stehen, lässt sich zumindest festhalten, dass der Flughafen im Norden und Westen eine wirksame Barriere darstellt. Nach Osten wird BAB 5 eine ähnliche Funktion haben. Ein einigermaßen regelmäßiger Austausch, der dann vor allem über die Jungtiere erfolgt, ist nur nach Süden möglich. Der schmale Waldstreifen südlich der Startbahn 18 West und die schmalen Stellen der Gundwiesen sind die Bereiche, an denen der Austausch auf den geringsten Raumwiderstand trifft.

„Die Kolonien der Art bilden genetisch sehr einheitliche Gemeinschaften, was darauf zurückzuführen ist, dass kein Austausch von Weibchen zwischen benachbarten Weibchen stattfindet“. Die Individuen verlassen nur ausnahmsweise den Wald und weisen von allen Fledermausarten die geringsten Aktionsradien auf. Entfernungen > 1 km zwischen Quartier und Jagdgebiet sind selten. (alle Angaben nach Fahrtmann et al. 2001, Angew. Landschaftsökologie Heft 42, S. 198-199). Der Aktionsraum der Wochenstubenkolonien umfasst in geschlossenen Wäldern wenige hundert Hektar. Wanderungen der Bechsteinfledermaus ins Winterquartier finden nur kleinräumig statt. Die Masse der Tiere wird in den Wäldern überwintern, in denen sie auch im Sommer leben. Wie alle Fledermäuse ist die Art sehr traditionell. Wenn Jagdgebiete und vor allem Quartiere als geeignet kennen gelernt wurden, kehren die Tiere immer wieder zu ihnen zurück. Die Kenntnis der Quartiere und der guten Jagdgebiete ist bei standorttreuen Arten die Regel. Gegenüber Neubesiedlern (Jungtieren) sind ansässige Tiere dadurch im Vorteil. Mehr als alle anderen Arten wechselt die Bechsteinfledermaus die Quartierbäume sogar während der Laktation. Diese Besonderheit grenzt den Umfang der besiedelbaren Waldbereiche stark ein. Nur alte und dadurch höhlenreiche Wälder sind geeignet.

Ein Wochenquartier mit 30 Weibchen ist nach Dietz et al. (s. o. C.1.2.) für die Bechsteinfledermaus als „hervorragend“ einzustufen: „Die Wochenstubendichte liegt bei mindestens einem Wochenstubenverband pro 500-1.000 Hektar Waldfläche und einzelne Kolonien umfassen mehr als 30 adulte Weibchen“. Mit „gut“ ist ein Wochenstubenverband zu bewerten, wenn pro 1.001-1.500 ha einzelne Kolonien mehr als 20 adulte Weibchen umfassen.

Eine Population i. S. d. von Art. 16 FFH-RL ist der Wochenstubenverband sowie die zugehörigen Männchen. Durch die direkte Nachbarschaft zum Vorhabensgebiet ist von einem Verstoß nach Art. 12 FFH-RL auszugehen.

Für die Prognose des Erhaltungszustandes lassen sich theoretisch verschiedene alternative Annahmen treffen:

1. Unterstellt man den Fall einer kleinen Population oder eine weitgehende räumliche Konstanz der nun gefundenen Kolonie (Quartierwechsel käme nur kleinräumig vor) wäre völlig klar, dass sich der Erhaltungszustand dieser Population massiv verschlechtern würde. Es bestünde unmittelbar das Risiko des Aussterbens. Der Verlust einzelner Tiere im Winterquartier durch die Waldrodung könnte ggf. mittelfristig durch Zuwanderung nicht ausgeglichen werden.
2. Unterstellt man hingegen eine große Population der Bechsteinfledermaus, die das FFH-Gebiet voraussichtlich flächendeckend bejagt und besiedelt, ist die Verschlechterung des Erhaltungszustandes zu unterstellen. Selbst wenn die Wochenstube über größere Strecken verlagert würden, wäre der Verlust an nutzbarem Jagdgebiet so bedeutend, dass der Erhaltungszustand der sich deutlich verschlechtern würde. Der Wochenstubenverband (die Population) würde schrumpfen.

Damit ist die Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach Art. 16 FFH-RL für die A380-Werft nicht möglich. Die örtlich nachgewiesene Population ist so groß, dass eine flächendeckende Besiedlung und eine flächendeckende Nutzung als Jagdgebiet unterstellt werden muss. Allein die Verkleinerung des nutzbaren Areals um ca. 20 Hektar, davon über 6 Hektar des besonders bedeutungsvollen alten Laubwaldes mit hoher Höhlendichte und großem Nahrungsangebot würde die örtliche Population beeinträchtigen und sie könnte nicht mehr im - derzeit - günstigen Erhaltungszustand verbleiben. Außerdem muss bis jetzt unterstellt werden, dass die regelmäßigen Quartierwechsel der Wochenstuben sich kleinräumig abspielen. Tatsächlich gehen die Beeinträchtigungen aber über die direkte Schädigung durch die Waldrodung hinaus.

Eine Genehmigung könnte hingegen erteilt werden, wenn die Population eine mittlere Größe besäße und die Teilflächen des FFH-Gebietes nur in großen zeitlichen Abständen nutzen würde. Der Verlust einzelner Tiere im Winterquartier durch die Waldrodung könnte zumindest mittelfristig durch Zuwanderung voraussichtlich ausgeglichen werden. Bei dieser Möglichkeit wird unterstellt, dass die regelmäßigen Wechsel in den Höhlenbäumen durch die Wochenstubengemeinschaft auch nach dem Eingriff noch möglich ist und die verbleibende Waldfläche noch ausreicht, um alle Tiere zu ernähren. Voraussetzung wäre, dass der Flächenverlust die Lebenstraumkapazität der örtlichen Population nicht nachhaltig beeinträchtigen würde. Dies ist aber mindestens ungewiss.

Fraport trifft für die Bechsteinfledermaus keine Aussage hinsichtlich der Zulassungsvoraussetzung nach Art. 16 FFH-RL.

### Übrige Fledermausarten

Folgt man den Darlegungen der Vorhabensträgerin, die sie unter Berufung auf HDLGN (2003) macht, kann der Eindruck entstehen, dass heute keine besondere Gefährdungssituation mehr bestehe. Einem solchen Eindruck muss entgegen getreten werden. Viel-

mehr gilt auch nach unserer Auffassung, dass „die Zwergfledermaus die einzige Fledermausart, bei der z. Z. keine flächige Gefährdung anzunehmen ist“ (G1, Teil IV, S. 132 unter Berufung auf HDLGN 2003). Die gesetzlichen Artenschutz-Bemühungen für die Artengruppe sind (weiterhin) unverzichtbar.

Unsere Einwendung hinsichtlich der unzureichenden Ermittlung der vom Vorhaben betroffenen Arten halten wir Aufrecht. Soweit auf die repräsentativen Untersuchungen des Senckenberg-Institutes abgestellt wird, wurde die Zahl der zu betrachten Arten unzulässig eingeschränkt. Arten, die in Entfernungen vom Vorhabenswirkraum gefunden wurden, die von diesen Fledermausarten bei den normalen Nahrungsflügen durchflogen werden (Tages-Aktionsraum) können, müssen auch betrachtet werden. Hiergegen wurde durch den Verzicht auf die Prüfung der Betroffenheit für die Arten Wasserfledermaus und Raufhautfledermaus verstoßen. Außerdem wurde durch die unzulässige Verkleinerung des Betrachtungsraums der Grad der Betroffenheit für die Arten (Jagdgebiet-Vermehrungsgebiet) falsch eingeschätzt (vgl. Einwendung vom September 2003).

Wir dürfen hier beispielhaft auf die – unzulässige – Einschätzung der Vorhabensträgerin für den **Großen Abendsegler** verweisen. Die gefundenen Sommerquartiere liegen in nur wenigen hundert Meter Entfernung vom Vorhabensort. Dies wird „absichtliche“ Störung dieser Art durch das Bauvorhaben selbst (Lärm etc.) hervorrufen. Auch Große Abendsegler jagen, je nach Nahrungsangebot, zunächst im Nahbereich der Tagesquartiere. Dabei werden selbstverständlich auch die Flächen über den Baumkronen und offenen Lichtungen des Vorhabensgebietes bejagt. Wieso ihr Jagdgebiet durch den Verlust des Waldes und die entstehenden neuen Baulichkeiten nicht beeinträchtigt werden soll, ist nicht erkennbar. Erschwerend kommt aber hinzu, dass die Vorhabensträgerin unterstellt, dass es im Eingriffsbereich selbst keine Sommerquartiere gibt, ohne dies geprüft zu haben. Doch gerade „im Sommer werden die Quartiere unter Umständen alle zwei bis drei Tage gewechselt. Mehrere Höhlen in direkter Nachbarschaft sind für das Sozialverhalten vor allem zur Paarungszeit wichtig“ ( <http://www.lpv.de/fledermaus/deutsch/grabend.htm> ).

Da die Männchen des Abendseglers gerade zur Paarungszeit im Spätsommer versuchen, Weibchen in ihre Baumhöhle zu locken und so ein Harem zu bilden, muss mit einer Verteilung der Individuen auf die umliegenden Waldflächen und Baumhöhlen gerechnet werden. Senckenberg (Band IV Mörfelden, S. 49) schreibt außerdem, dass mit weiteren Winterquartieren gerechnet muss und dass die Wälder des Rhein-Main-Gebietes wichtige Überwinterungsgebiete darstellen.

Entsprechend der angewandten Methode kann mangels anderer Informationen nur unterstellt werden, dass bei allen Arten des UG Mönchbruch im Senckenberg Gutachten Verstöße gegen Art. 12 FFH-RL angenommen werden müssen. Eine Prognose zur Erfüllung der Zulassungsvoraussetzungen nach Art. 16 FFH-RL ist weiterhin nicht möglich.

#### Weiterer Ermittlungsbedarf Fledermäuse

Wenn nun in 2004 – endlich – zusätzliche Netzfänge im Eingriffsnahbereich vorgenommen wurden, dann ist kaum vorstellbar, dass nicht auch andere Arten in den Netzen gefangen wurden. Solche Angaben wurden aber nicht übermittelt. Was ist mit diesen „Beifängen“ trotz der unzureichenden Sachverhaltsaufnahme geschehen?

Wir hörten nun, dass die obere Naturschutzbehörde sich - mitten im Sommer 2004, d. h. viel zu spät - plötzlich zu zusätzlichen Werkverträgen entschlossen hat, mit denen die Bestandssituation der Fledermäuse speziell rund um den Flughafen im Rahmen der Grunddaten-Aufnahme ermittelt werden soll. Ob und welcher Zusammenhang zum Vorhaben A380-Werft und dem Flughafenausbau besteht und ob das Land Hessen hier der Vorhabensträgerin durch die Vergabe von Gutachten hilfreich zur Seite springt, soll hier nicht erörtert werden. Allerdings bitten wir dringend um eine Zusendung der Unterlagen mit angemessener Frist (vgl. § 35 HENatG), wenn und soweit die Planfeststellungsbehörde auf diese oder andere uns nicht bekannt gemachte Sachverständigengutachten zurückgreifen will.

### Kammolch

Die Vorhabensträgerin bestätigt einen möglichen Verstoß gegen Art. 12 FFH-RL. Die Ausnahmeregelung nach Art. 16 soll ihrer Auffassung nach greifen können, weil eine „hessenweite Population von 20.000 bis 100.000 Tieren existiert“ (G1, Teil IV geändert, S. 153). Außerdem sei der Erhaltungszustand der Population im FFH-Gebiet mit „gut“ eingestuft worden.

In beiden Fällen wird verkannt, dass die Angaben keine Aussagen zur Frage des künftigen „günstigen Erhaltungszustandes“ der relevanten Population machen, wenn durch den Eingriff Individuenverluste auftreten und evtl. maßgebliche Teile des Landlebensraums überbaut werden.

### Springfrosch

Die Beurteilungsfehler, die beim Kammolch gemacht wurden, treten auch hier auf. Im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald existiert mehrere bedeutende Populationen. Das Vorhaben findet im Bereich des Landlebensraumes einer der größten Populationen des Landes statt. Die Auswirkungen auf diese Population lassen sich nicht dadurch abschätzen, dass auf den Erhaltungszustand im hessischen Verbreitungsgebiet abgehoben wird. Die Aussage der Vorhabensträgerin, die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben sei nur gering, wirft die Frage nach dem Bezugsmaßstab auf, ohne dass man hierauf eine Antwort findet. Der Verstoß gegen Art. 12. FFH-RL ist unstrittig. Die Voraussetzung für eine Ausnahme nach Art. 16 FFH-RL liegt nicht vor, weil die Population bei einem Verlust vieler Individuen und von über 20 Hektar des Sommerlebensraumes ganz sicher beeinträchtigt wird.

### Zauneidechse

Die Aussagen zum Vorkommen dieser Art widersprechen den Aussagen der Vorhabensträgerin im EÖT. Sie sind auch nicht durch die Gutachten des Forschungsinstitutes Senckenberg gedeckt. Wenn dennoch ein Verstoß gegen Art. 12 FFH-RL unterstellt wird, dann stellt sich für uns die Frage nach der maßgeblichen Datenlage.

Die von der Vorhabensträgerin formulierten Ansatzpunkte zur Zulassung sind untauglich, da sie sich wieder nicht auf die betroffene Population beziehen. Als ortstreues Tier



überwintern die meisten Zauneidechsen im Bereich der Sommerquartiere. Zumindest werden keine größeren Wanderungen über mehr als 100 m zurückgelegt. Die nun vorgesehene Fläche der A380-Werft und der Okrifteler Straße werden offene Flächen (Schonungen, Lichtungen) innerhalb des Waldes überbauen, die als potentielle Lebensräume in Frage kommen. Wenn die Vorhabensträgerin in diesem Bereich eine Population vermutet, ist sie zunächst aufgefordert die entsprechenden Planungsgrundlagen zu erarbeiten.

So dann ist darzulegen, wann sie die Individuen fangen lassen will. Auf diese Art könnte der Verlust der Tiere durch den Beginn der Rodungs- und Baumaßnahmen vermieden werden. Hier offenbart sich aber ein grundsätzliches Problem. Die Vorhabensträgerin verkennt möglicherweise, dass auch Befreiungen nach § 62 BNatSchG nicht sofort die Tötung der Individuen zulassen, wenn eine minderschwere Konfliktlösung möglich ist. Dies ist mit Sicherheit der Fang der Tiere zur späteren Wiederaussetzung.

Das Problem der Zulassung nach Art. 16 FFH-RL würde sich nicht stellen, wenn die Vorhabensträgerin den Artenschutz in die Planung integrieren würde. Nach den neuen (!) Darstellungen der Vorhabensträgerin besteht derzeit keine Möglichkeit einer Ausnahme nach Art. 16 FFH-RL.

#### **4. Ausnahmeprüfung, Anhang 4 zu A 2**

Mit der Anlage 4 zum Antragsteil A2 Antragsbegründung wird eine neue Planunterlage in das Planfeststellungsverfahren eingeführt, welche nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens ist. Vielmehr werden neue Sachverhalte und neue rechtliche Würdigungen in das anhängige Planfeststellungsverfahren eingeführt. Schon aus diesem Grund hätte das Verfahren an die Anhörungsbehörde zurückgegeben werden müssen, um eine erneute Anhörung durchzuführen. Eine Erörterung – gerade und insbesondere – zu den jetzt vorgelegten Planunterlagen wird als zwingend erachtet. Dies ergibt sich aus den folgenden Darlegungen.

Der Antragsteil A2 Antragsbegründung vom 12.05.2003 bleibt in unveränderter Fassung bestehen. Lediglich der Anhang 4 kommt hinzu. Entgegen der auf dem Deckblatt beschriebenen „Planänderung“ handelt es sich nicht um eine solche. Dadurch entstehen Widersprüchlichkeiten in den Planfeststellungsunterlagen, die es gilt im weiteren Verfahrensgang aufzulösen. Entgegen der weiterhin gültigen Fassung der Antragsbegründung A2 ist nunmehr auch nach den Darlegungen der Vorhabensträgerin eine Alternativenprüfung nach Art. 6 IV FFH-RL erforderlich (vgl. S. 29).

Die Anlage 4 enthält lediglich Ausführungen zur Ausnahmeprüfung. Weitergehende, vertiefende Ausführungen hinsichtlich des Bedarfs findet man dort nicht. Hier wird lediglich auf die – in diesem Teil - unveränderte Fassung des Planteils B1 Erläuterungsbericht Technische Anlagen verwiesen.

Die Anlage 4 soll die Ausnahmeprüfung gem. Art. 6 III und IV FFH-RL beinhalten. Die Vorhabensträgerin verkennt die rechtlichen Maßstäbe, an denen sich eine solche Ausnahmeprüfung zu orientieren hat. Sinn und Zweck der Schutzvorschriften lassen keinen Zweifel daran, dass die Voraussetzungen für Abweichungen von der Regel der Unzu-

lässigkeit unverträglicher Projekte eng auszulegen sind (vgl. hierzu: Hildesheim-Entscheidung des BVerwGE 110, 302). Die Schutzgüter, die im öffentlichen Interesse verwirklicht werden sollen, müssen durch das Vorhaben gezielt verwirklicht werden, d.h. als wesentlicher (nicht nur als Neben-) Zweck verfolgt werden. In der Hildesheim-Entscheidung wurde daher gefordert, dass der Nachweis gelingen muss, ob sich ein Gefahrenlage für die menschliche Gesundheit spürbar entschärfen lässt. Die pauschale Behauptung, mit dem Neubau der Umgehung würde ein Unfallschwerpunkt entfallen, reicht dem Gericht nicht aus. Die Rechtsprechung betont vielmehr, dass „gesteigerte Gründe“ vorliegen müssen. Diese müssen auch nachweislich in Gutachten aufgearbeitet sein. Diesen Maßstäben wird die vorgelegte Ausnahmeprüfung nicht gerecht. Mit pauschalen Behauptungen, hingeworfenen Schlagwörtern („überaus bedeutende Wirkungen“; „gedeihliche Fortentwicklung der Region“; „innovative Impulse“; „Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen“) und einer völlig ungenügenden Alternativenprüfung soll die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt werden, die Anforderungen des Art. 6 IV FFH-RL zu prüfen. Von Ihrer Behörde ist die Planfeststellungsunterlage als völlig unzureichend zurückzuweisen und die Forderung zu erheben, eine neue Ausnahmeprüfung vorzulegen. Diese Unterlage ist nicht prüfbar.

#### **4.1 Bedarf und Dimensionierung**

Das Planungsziel des Vorhabens lautet für die FFH-Alternativenprüfung nach den geänderten Planunterlagen: „Bereitstellung von Wartungskapazität für das neue Flugzeugmuster A380 und Ausgleich für die signifikante Stellplatzunterdeckung bei der Interkontinentalflotte im Jahr 2007/2008“ (A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, S. 9, Abs. 2).

Diese ausdrückliche Zielsetzung enthält der ursprüngliche Antrag nicht. Dort wurde die Schaffung einer Wartungseinrichtung für die 15 künftigen Maschinen des Typ A380 als Antragsgrund angegeben. Auch der Titel der Planfeststellungsunterlagen „A380-Werft“ ist hier eindeutig. Hinsichtlich der Interkontinentalflotte wird zwar darüber informiert, dass „darüber hinaus ... bereits im Jahr 2007/2008 eine signifikante Stellplatzunterdeckung“ eintreten solle, doch ist hierzu keine Verbindung mit dem Antrag erkennbar. Dieses ergänzende Planungsziel ergibt sich lediglich aus dem Hinweis, dass die „strategische Planung der Lufthansa Technik AG für die zentrale Heimatbasis“ hinsichtlich des Bedarfs und der Dimensionierung berücksichtigt werde. Dass es sich hierbei um zusätzliche Wartungskapazitäten für die Interkontinentalflotte handelt, ergibt sich erst, durch die Lektüre des Band B, Erläuterungsbericht B1, Kap. 1.2, auf den „bezüglich der Einzelheiten“ und „insoweit“ verwiesen wird.

Wenn die Vorhabensträgerin in der Antragsbegründung A2 alt (S. 29-30) formuliert: „Weiteres planerisches Ziel ist u.a. die Berücksichtigung der schon sehr konkretisierten Planungen zum kapazitiven Ausbau des Flughafens“, verlässt sie bereits den Rahmen dieses Vorhabens und will künftige Vorhaben berücksichtigt wissen, deren Verwirklichung nach der Diskussion um die Sicherheitsfragen, die neuen Urteile des VGH zur Landesplanung und die neue Sachlage im Naturschutz durch die vom Kabinett beschlossene Meldung weiterer NATURA-2000-Gebiete überaus vage ist.

Als Planungsziel kann nur die Bereitstellung der Wartungskapazität für 15 A380-Flugzeuge der Lufthansa und ein Wartungsmangel der Interkontinentalflotte auf der Basis der genehmigten Flughafenkapazität gelten.

Bereits mit der Einwendung im Offenlegungsverfahren wurde herausgearbeitet, dass die behauptete Stell- bzw. Wartungsplatzunterdeckung der Interkontinentalflotte nur im Zusammenhang mit dem geplanten weiteren kapazitiven Flughafenausbau eintreten wird. Dieser soll aber erst in einem getrennten, unabhängigen Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Im Erörterungstermin wurden unsere Einwendungen bestätigt. Eine belastbare Wartungskapazität der Interkontinentalflotte auf der Basis der genehmigten Flughafenkapazität ließ sich hingegen nicht ermitteln. Hierzu fehlte es insbesondere an differenzierten und belastbaren Angaben der Lufthansa. Bislang wurden die auf S. 29 (B1 Erläuterungsbericht Technische Anlagen, alt) genannten „Hochrechnungen der Lufthansa“ noch nicht in das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Solche Hochrechnungen sind auch nicht geeignet eine Prognose für den Bedarf abzugeben. Vielmehr sollte spätestens jetzt, nachdem auch von Antragstellerseite die Beeinträchtigung des potenziellen FFH-Gebietes bestätigt wird, ein nach wissenschaftlichen Kriterien erarbeitetes Wartungskonzept von der Vorhabensträgerin zur Begründung des Bedarfs vorgelegt werden, um die These der Stellplatzunterdeckung zu untermauern. Auch die im Erörterungstermin vorgelegten Tabellen, hier insbesondere Seite 28 „Erörterungstermin A380-Werft, Stellplätze“, in der die zukünftigen Stellplätze in den einzelnen Hallen aufgelistet wurden, kann als Beleg für eine „signifikante Stellplatzunterdeckung“ nicht herangezogen werden. Aus dem Protokoll des Erörterungstermins geht eindrucksvoll hervor, dass die dort genannten Zahlen falsch, unvollständig und heute schon zum Teil nicht mehr Realität sind (vgl. hierzu: CCT + Halle 10: 41 Flugzeuge; heute nur noch 29 Flugzeuge, hierzu auch: Schriftsatz vom 16.04.2004, S. 6).

Die Darlegungen der Vorhabensträgerin waren und sind nicht tragfähig, um das Vorhaben zu rechtfertigen. Folgt man den Darlegungen, dann soll – ohne Kapazitätserweiterung des Flughafens - bis zum Prognosejahr 2015 eine Zunahme der Interkont-Passagiere um 24 % erfolgen (Unterlagen zum ROV, G.4.1, S. 2-93), während die Lufthansa (DHL) Interkont-Flugzeugflotte von 67 auf 110 Flugzeuge sich annähernd verdoppeln soll. Da die künftigen Maschinen auch noch mehr Passagiere befördern können, dies gilt vor allem für den A380, wird deutlich, dass die Angaben der Fraport AG in sich nicht schlüssig sind.

Bereits während des Erörterungstermins wurde auch der Zusammenbruch der Aero Lloyd erkennbar, so dass die vorhandene Wartungskapazität im Bestand größer ist, als in den Planfeststellungsunterlagen und im EÖT unterstellt wird (vgl. hierzu Schriftsatz vom 16.04.2004, S. 5).

Im Erörterungstermin wurde weiterhin von der Fraport davon ausgegangen, dass in den Hallen 8 + 11 überhaupt keine Wartung mehr stattfinden wird. Dies mag nach den Vorstellungen aufgrund der Ausbauplanung der Vorhabensträgerin so geplant sein. Tatsächlich stehen in diesen Hallen Wartungskapazitäten zur Verfügung. Diese Hallen sind als Wartungshallen genehmigt und gehören damit zum Bestand auf dem Frankfurter Flughafen. Trotz dieser – aufgrund der derzeitigen Realisierung der CCT-Halle (neu) – frei werdenden Wartungskapazitäten sollen die alten Hallen – ohne nachvollziehbare Begründung - von der Antragstellerin aufgegeben werden. Diese selbst verursachte Reduzierung von Stellplatzkapazitäten ist in Anbetracht dessen, dass Bannwald geopfert und ein FFH-Gebiet beeinträchtigt wird, nicht hinzunehmen. Das Argument der Vorha-

bensträgerin, dass diese Hallen zu alt seien, rechtfertigt nicht deren Aufgabe. Vielmehr könnten diese Hallen saniert werden. Dies gilt umso mehr, als nach der Fertigstellung der CCT-Halle (neu) dort kein Wartungsbetrieb stattfinden soll. Innerhalb kürzester Zeit könnten hier neue attraktive, nach neusten technischen Kriterien ausgerüstete Hallen zur Verfügung stehen.

Wie bereits im Schriftsatz vom 16.04.2004 ausgeführt, sind für die Hallen 5 + 6 65 Flugzeuge zur Wartung vorgesehen. Hiervon sind 16 noch nicht einmal bestellt, obwohl die Bestellungen bis 2015 im Internet schon veröffentlicht wurden.

Nach derzeitigen Erkenntnissen ist die CCT-Halle (neu) völlig unausgelastet. Wurden im Erörterungstermin noch 41 Flugzeuge für die Wartung angegeben, waren es im Frühjahr nur noch 29 Flugzeuge, die für die Wartung dort vorgesehen sind. Mittlerweile ist bekannt geworden, dass Condor ihre 10 Flugzeuge (B 757/767) nicht in der neuen CCT-Halle warten wird (Aussagen in der RDF-Sitzung vom 15.06.2004, an der Herr Güttler anwesend war). Noch gravierender ist die Aussage eines Vertreters der Lufthansa-Cargo, dass im Falle eines Nachtflugverbotes die gesamte Lufthansa-Cargo den Standort Frankfurt verlassen wird. Die verbleibenden 19 MD 11 von LH-Cargo werden in diesem Fall auch nicht mehr in Frankfurt gewartet werden. Es stellt sich die Frage, welche Flugzeuge überhaupt noch in der CCT-Halle (neu) gewartet werden sollen.

Von einer Stellplatzunterdeckung für die Langstreckenflugzeuge kann nach den uns vorliegenden Informationen daher nicht die Rede sein. Die angegebene Stellplatzunterdeckung und insbesondere der Bedarf von Stellplätzen für die B 747 ist nicht gegeben. Denn die B 747 kann in der CCT- Halle technisch und betrieblich gewartet werden.

Solange von der Vorhabensträgerin kein nachvollziehbares Wartungskonzept für die Langstreckenflotte der Lufthansa vorgelegt wird, ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes – noch vor der Prüfung, ob Alternativstandorte vorhanden sind und öffentliche Interessen für das Vorhaben sprechen – ausgeschlossen. Nur eine begründete Notwendigkeit kann überhaupt eine Beeinträchtigung des FFH-Regimes rechtfertigen. Eine solche begründete Notwendigkeit liegt nach den bisher von der Vorhabensträgerin in das Verfahren eingeführten Sachverhalte nicht vor. Es wird daher nochmals die Vorlage eines Prognosegutachtens für den Bedarf an Wartungskapazität beantragt.

Soweit im Folgenden dennoch auf einen zusätzlichen Bedarf an Wartungskapazitäten für die Interkontinentalflotte Bezug genommen wird, geschieht dies immer nur hilfsweise und unter dem Vorbehalt, dass dieser Bedarf bestritten wird.

## **4.2 Alternativen**

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Alternativenprüfung belegt, dass das Vorhaben an anderen Standorten unter Schonung des Biotopverbundsystems NATURA-2000 durchgeführt werden kann.

Die Durchführung an einem anderen Standort ist auch zumutbar. Die entgegenstehenden Ausführungen der Vorhabensträgerin sind völlig unvollständig und bewerten die Sachverhalte falsch. Die Ausführungen sind außerdem in entscheidungserheblichen Punkten unsubstantiiert und können schon deshalb nicht überzeugen.

Nur die von der Vorhabensträgerin im Rahmen der Offenlegung bereits präsentierten acht Alternativen werden wieder aufgegriffen und nun unter dem besonderen Gesichtspunkt der FFH-Alternativenprüfung diskutiert. Gerade unter dem Gesichtspunkt der FFH-Alternativenprüfung ist der direkte Rückgriff auf die frühere Vorauswahl und hierdurch herbeigeführte Reduktion der Alternativenzahl von acht auf drei nicht zulässig. Dies gilt insbesondere für die Kriterien

- \* „technisch/betriebliche Machbarkeit“ und
- \* „Realisierungsaufwand zur Lösung“.

Im Übrigen hatten wir bereits in unserer Stellungnahme vom 11.09.03 zur Offenlegung ausführlich dargelegt, warum die so getroffene Standortauswahl zu einer unvollständigen Betrachtung führt. Auf diese Ausführungen und die dort aufgezeigten weiteren Möglichkeiten wird hier ausdrücklich verwiesen.

Nach der aktuellen Entscheidung des VGH Kassel zum Regionalplan drängen sich vor allem die von uns benannten Standorte innerhalb des Flughafenzauns und die Errichtung der A380-Werft am Flughafen München auf. In München ist die Möglichkeit zur Wartung des A380 schnell und ohne Beeinträchtigungen von NATURA-2000-Gebieten herstellbar (FAZ vom 06.08.04).

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (- 4 A 28.01 -, S. 15 des Entscheidungsumdruckes) muss der Vorhabensträger auch Abstriche von der vollständigen Erreichung seines Planungsziels hinnehmen, wenn nur so die Integrität betroffener NATURA-2000-Gebiete gewahrt werden kann. Bleibt das Ziel(-Bündel) als solches erreichbar, so dass Bundesverwaltungsgericht, so sind Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit als typische Folge des Gebots, Alternativen zu nutzen, hinnehmbar. Wäre das Tatbestandsmerkmal der Alternativlösung schon dann nicht erfüllt, wenn sich das Ziel(-Bündel) nicht in genau der gleichen Weise wie vom Vorhabenträger geplant erreichen ließe, so liefe insoweit Art. 6 Abs. 4 FFH-RL leer, führt der 4. Senat an der oben zitierten Stelle aus.

Wie bereits ausgeführt, ließen sich die B 747, die in der A380-Halle gewartet werden sollen, in der CCT-Halle (neu) warten. Ein Ersatzbau oder ein Engpass in den Hallen 5 und 6 ist nicht zu erwarten, so dass ein Ziel, das von der Vorhabensträgerin angegeben wird, schon mit den bestehenden Wartungskapazitäten erreicht werden kann. Aber auch der A380 könnte in der CCT-Halle (neu) gewartet werden. Weshalb die Vorhabensträgerin den Bereich der CCT-Werft ganz außer Betracht lässt und nicht einmal den möglichen, geringfügigen Umbau diskutiert, der eine Wartung des A380 erlauben würde, muss offen bleiben. Die Herangehensweise dokumentiert jedoch ein weiteres mal, wie unsorgfältig die Vorhabensträgerin bei der Erstellung der Planunterlagen vorgeht. Gegen die Alternativen in Verbindung mit der CCT-Werft lässt sich auch nicht durchschlagend einwenden, dass die Halle bereits errichtet wird. Denn zum einen wird der Hallenneubau sehenden Auges von der Vorhabensträgerin zugelassen und zum anderen würden schon geringe bauliche Änderung an der CCT-Werft die Wartung des A380 in dieser Halle erlauben. Technisch machbar ist dies, so auch die Aussage des Vertreters der Fraport, Herr Ammann im Erörterungstermin (vgl. Anhörungsprotokoll des Erörterungstermins). Der geringfügige Umbau der CCT – Werft ist mit Sicherheit hinnehmbar, zumal auch noch zusätzliche Flächen östlich der CCT-Werft vorhanden sind, die eine Verbreiterung der Halle erlauben. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass die Lufthansa ihre Umstellung auf die MD 11 Flugzeuge, die den Neubau der CCT-Werft begründen, schon vor dem 02.07.98 öffentlich bekannt gemacht (vgl. Frankfurter Rundschau vom 02.07.98).

Wird der Neubau neuer Wartungskapazitäten, wie hier der der CCT-Halle (neu) nicht auch für zukünftige Flugzeugmuster, wie den A380 konzipiert, obwohl dies möglich gewesen wäre, dann ist ein Eingriff in den Bannwald und in das FFH-Gebiet nicht zu rechtfertigen.

Die nicht bestandskräftige Plangenehmigung für die CCT-Werft ist aus materiellen Gesichtspunkten rechtswidrig. Sie verstößt gegen EU-Recht. Eine Beschwerde wurde bei der EU-Kommission eingelegt. Weiterhin ist Nichtzulassungsbeschwerde gegen das Urteil des VGH Kassel vom 01.06.2004 ( - 2 A 3239/03 - ) eingelegt, um die Frage der unterbliebenen Beteiligung des BUND prüfen zu lassen. Der BUND hat im Übrigen auch nachgewiesen, dass eine andere Anordnung der CCT-Werft und der A380-Werft möglich ist und selbst dann zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen führt, wenn beide Vorhaben verwirklicht werden (diese Unterlagen wurden im Erörterungstermin der Anhörungsbehörde überreicht).

Es ist auch weiterhin nicht erkennbar, dass das Planungsziel sich nur durch den Bau der A380-Werft in der beantragten Dimension verwirklichen lässt. Der Erörterungstermin zu Beginn des Jahres 2004 erbrachte das Ergebnis, dass für alle 15 Maschinen vom Typ A380 lediglich zwei Wartungsplätze in der Halle benötigt werden. Auch die Zahl von drei Wartungs- bzw. Abstellplätzen für den A380 vor der Halle ist nicht erforderlich. Die FFH-Alternativenprüfung hätte für die A380-Wartung eine deutlich kleinere Hallen- und Wartungsflächendimension von max. 10 Hektar unterstellen müssen.

Selbst wenn man den behaupteten Bedarf an Wartungskapazität für die Interkontinentalflotte unterstellt, ist die Wartung der A380-Maschinen mit anderen Interkontinentalflugzeugen in einer einzigen, gemeinsamen Halle nur eine der denkbaren Möglichkeiten zur Erreichung des Planungsziels. Andere zusätzliche Möglichkeiten ergeben sich, wenn man die Nutzung in mehreren Hallen bzw. an getrennten Standorten einbezieht (vgl. oben die Ausführungen bzgl. der CCT-Halle (neu)).

Eine solche differenzierte Auseinandersetzung ist gerade im Rahmen der FFH-Alternativenprüfung zwingend erforderlich, da nur auf diese Weise dem Schutzregime des Art. 6 FFH-RL Rechnung getragen werden kann. Fälschlich unterstellt die Vorhabensträgerin daher, dass der Begriff der Alternativen im Sinne von Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL ausschließlich als Diskussion von Standortalternativen in der Dimension des einmal favorisierten Standortes zu verstehen ist. Da die FFH-RL über die Art der Alternative keine Aussage macht, muss die Definition anhand des Ziels der FFH- und VS-RL gefunden werden. Ziel der FFH-RL ist die Wahrung der Integrität des Biotopverbundsystems NATURA-2000 insbesondere durch die Wahrung der Integrität der FFH- und Vogelschutzgebiete. Wenn das Planungsziel durch den Bau verschiedener Wartungseinrichtungen bzw. die Umplanung der Wartungseinrichtungen ebenfalls erreicht werden kann, dann sind diese Möglichkeiten selbstverständlich zu prüfen.

Damit sind gerade unter dem Gesichtspunkt der Alternativenbetrachtung nach der FFH-RL auch Änderungen in den Funktionsabläufen des Wartungsbetriebes als vollwertige Alternativen zum beantragten Vorhaben zu diskutieren. Dies verkennt die Vorhabensträgerin gänzlich. Sie erwähnt nicht einmal die Möglichkeit, dass solche anderen Funktionsabläufe zur Erreichung des Planungsziels führen können. Hier sind beispielhaft zu nennen (keine abschließende Aufzählung):

- die räumliche Trennung der Hallenwartung und der Abstellplätze außerhalb der Halle,
- die Nutzung verschiedener Hallen für die A380-Maschinen und die übrigen Interkontinentalmaschinen oder
- die zeitliche Trennung bei der Realisierung der Wartungskapazität für die A380- und die Interkontinentalflotte.

Die vorgenannten Differenzierungen führen zur deutlichen Entspannung der angeblichen zeitlichen Determinaten. Sie eröffnen auch ein sehr viel größeres Spektrum an Alternativstandorten und – möglichkeiten, als die Vorhabensträgerin aufzeigt.

Unserem Vortrag zur Alternativenprüfung für das Tor 31 und der Verlegung der Okrifteiler Straße ist die Vorhabensträgerin ansatzweise, aber letztlich unzureichend, gefolgt. Wir sind hier weiterhin der Auffassung, dass die Tunnellösung die für den Naturschutz und die NATURA-2000-Gebiete günstigere Lösung ist. Auf das Tor 31 sollte nach Meinung des BUND angesichts der hochwertigen Schutzgüter im Süden des Flughafens vollständig verzichtet werden. Die Erschließung aller Teile des Flughafens ist auch über die übrigen, vorhandenen Verkehrswege gewährleistet. Denkbar ist auch ein Tor westlich des Parallelbahnsystems, denn innerhalb des Zaus existiert eine Verbindungsstraße zur CCS, über die auch die A380-Werft erschließbar ist.

Der ursprüngliche Standort III wird in der Alternativenprüfung nicht mehr erwähnt. Er sei vorausgeschieden. Diese Aussage ist in Anbetracht der sehr sachlich geführten Diskussion im Erörterungstermin – gerade in Bezug auf dort vorhandenen Flächen – nicht nachvollziehbar. Obwohl schon ausführlich das Argument der zeitlichen Vorgaben erörtert wurde, geht die Vorhabensträgerin mit keinem Wort hierauf ein. Die Vorhabensträgerin hat keine Interimslösungen diskutiert, die zur Überbrückung der zeitlichen Engpasssituation durch die – angeblich – zu späte Rückgabe der US Airbase geeignet wäre. Die vollständige Rückgabe der Airbase wird zum 31.12.05 garantiert. Der Baubeginn der A380-Wartungshalle soll nach dem 31.08.05 erfolgen. Die Halle soll im bzw. Ende März 2007 fertiggestellt sein. Die erste Landung einer A380-Maschinen der Lufthansa soll im September 2005 erfolgen (vgl. Aussagen von Herrn Michael Dudeck, Leiter des Fraport-Projektbüros „Ausbauprogramm Frankfurt“ lt. Frankfurter Rundschau vom 12.08.03). Während also zwischen dem Baubeginn der A380-Halle und der Rückgabe der Airbase nur drei Monate liegen, beträgt die Zeitspanne zwischen Fertigstellung und A380-Einsatz am Frankfurter Flughafen immerhin fünf Monate. Auch wenn man berücksichtigt, dass vor der offiziellen Inbetriebnahme einige technische Probeläufe erfolgen sollten, zeigt die zeitliche Gegenüberstellung doch sehr deutlich, dass mögliche Interimslösungen nur eine sehr kurze Zeit beanspruchen würden.

Hält man sich vor Augen, dass in den ersten Jahren, ab 2007 nur wenige A380 Flugzeuge ausgeliefert werden, wird deutlich, dass Interimslösungen machbar sind. Dass solche Lösungen mit einem Mehraufwand verbunden sind, muss in Anbetracht des Eingriffs in einen ökologisch wertvollen Waldbestand, hingenommen werden.

Auch weitere anderweitige Lösungen für Vorhabensteile, die zu einer Verminderung des Eingriffs führen würden, werden nicht dargestellt. Es ist nicht ersichtlich, warum die Lagerhalle und das Rückhaltebecken südlich statt östlich oder westlich des geplanten Hallenstandortes angeordnet werden muss (vgl. Fraport-Varianten 3 und 4 zum Tor 31 im Schreiben vom 01.06.04). In beiden Fällen wäre der Veränderungsbedarf der Okrifteiler

Straße und die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes geringer als nach der vorgelegten Planung. Das Rückhaltebecken kann kleiner ausfallen, denn durch die Versicherung von Niederschlagswasser wird die anfallende Menge Wasser geringer.

Die vorgelegte Alternativenprüfung erfüllt die rechtlichen Anforderungen an die Alternativenprüfung nach Art. 6 IV FFH-RL nicht. Die unvollständige Alternativenprüfung steht der Genehmigung des Vorhabens zwingend entgegen.

Die Vorhabensträgerin prüft in der neuen Unterlage „A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL“ die drei Alternativstandorte

- \* Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord)
- \* Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd) und
- \* Standort VII (Startbahn West/Okrifteler Straße).

Die Prüfung ist nicht nachvollziehbar. Sie ist vollständig zu überarbeiten und erneut zur Stellungnahme vorzulegen.

Die Vorhabensträgerin verwendet zur Prüfung die Kriterien:

- \* Beeinträchtigung von NATURA-2000-Gebieten
- \* Kosten und
- \* zeitliche Aspekte.

Während das erste Kriterium sich unmittelbar aus der FFH-RL ergibt, werden die beiden anderen aus der Rechtsprechung des BVerwG abgeleitet. Die konkreten Ausführungen überzeugen nicht.

Um die Darlegungen der Vorhabensträgerin prüfen zu können, hätten die Standorte konkret bezeichnet werden müssen. Die Alternativen sind nicht in maßstabsgerechten Karten verortet, so dass nur unkonkrete räumliche Zuordnungen aufgrund der im Band A2 (alt) enthaltenen kleinen Abbildungen vorgenommen werden können. Diese lassen keine Prüfung der Aussagen zum Platzbedarf und zu den Gebäuden, die angeblich beseitigt werden müssen, zu.

Alle drei Standorte erweisen sich nach Meinung der Vorhabensträgerin unter dem Gesichtspunkt „Beeinträchtigung von NATURA-2000-Gebieten“ deutlich günstiger als der beantragte Bereich. Insbesondere soll es an keinem Standort zu „erheblichen Beeinträchtigungen“ i. S. d. FFH-RL kommen. Der „Standort VII (Startbahn West/Okrifteler Straße)“ schneidet bei einem Vergleich der drei Varianten unwesentlich schlechter ab. Bei den beiden anderen sieht die Vorhabensträgerin keine Unterschiede. Es handelt sich um eine grobe Abschätzung der Beeinträchtigungswirkungen, der im Verhältnis zur beantragten Fläche aber gefolgt werden kann.

Hinsichtlich der Kosten werden verschiedene Behauptungen aufgestellt, die nicht einmal ansatzweise belegt oder erläutert werden (s.u.). Dies macht die Prüfung der Aussagen unmöglich. Insbesondere kann nicht beurteilt werden,

- \* welche Konflikte mit bestehenden Gebäuden und Einrichtungen, wie sie die Alternativen Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord) und Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd) verlangen, tatsächlich auslösen und
- \* welche Kosten der Alternativen dem geplanten Vorhaben im FFH-Gebiet gegenübergestellt werden müssen.



Eine solch pauschale und unsubstantiierte Darstellung wird vom BVerwG in seinem Urteil vom 17.05.02 im Fall der A44 als nicht ausreichend erachtet. Dort hatte das Land Hessen ähnlich unkonkret die Alternativendiskussion geführt. Es ist anerkannt, dass die Behauptung, eine Alternative scheide aus Kostengründen aus, nachvollziehbar dargelegt werden muss.

Die Darstellung der Kosten ist jedoch nicht nachvollziehbar. Insbesondere fehlt es an einer Kostenaufstellung für das beantragte Vorhaben (s. o.). In „A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL“ werden nur die Kosten für die Baufeldfreimachung in Höhe von 10,0 Mio. € genannt. Alle weiteren Kosten, wie sie z. B. aus der Verlegung der Okrifteler Straße oder den Hochbaumaßnahmen resultieren, fehlen. Es wird nicht einmal klar, ob die Kosten zur Baufeldfreimachung des beantragten Standortes in Höhe von 10 Mio. € von den genannten Mehrkosten der anderen Standorte noch abzuziehen sind. Ohne eine exakte Kostenaufstellung sind die Angaben nicht glaubwürdig und vor allem nicht prüfbar.

Unter Bezug auf die Schreiben der Fraport vom 01.06. und vom 15.06.04 an Ihr Haus lassen sich jedoch einzelne weitere Kosten bestimmen:

Investitionskosten der A380 Halle	ca. 100-125 Mio. €
Verlegung Okrifteler Straße	ca. 3,4 Mio. €
Herstellung und Abbruch des Tor 31	ca. 3,2 Mio. €
Baufeldfreimachung	ca. 10,0 Mio. €.

Danach errechnen sich spezifische Kosten der Vorhabensvariante – ohne Hallenbau – in Höhe von ca. 16,6 Mio. €. Allerdings fehlen hier mindestens die Kosten der Rollwege, die Verlegung des Zauns, die Übernahme etwaiger Kosten Dritter (Leistungsrechte, Grunderwerb) und insbesondere die Be- und Entwässerungsmaßnahmen.

Die Mehrkosten der Alternativen werden nur pauschal angegeben. Im Einzelnen werden genannt:

Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord)	60-90 Mio. €
Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd)	68 Mio. € und
Standort VII (Startbahn West/Okrifteler Straße)	20 Mio. €.

Alle Kostenangaben entziehen sich der Nachprüfung. Sie sind so allgemein und undifferenziert, dass sie zur Herleitung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit nicht ausreichen.

Wenn die wirtschaftliche Zumutbarkeit einer Alternativlösung beurteilt werden soll, dann müssen die von dem Vorhaben ausgelösten wirtschaftlichen Vorteile und die Netto-Mehrbelastung, d. h. die Aufwendungen abzüglich der Abschreibungsmöglichkeiten, hergeleitet werden. Da es sich bei der Vorhabensträgerin um eine Aktiengesellschaft und nicht um den Staat selbst handelt, genügt die einfache Gegenüberstellung der Bau- und Planungskosten nicht.

Die Grunderwerbskosten für Standort VII in Höhe von 2,3 Mio. € ließen sich einsparen, wenn die Fläche getauscht würde. Im übrigen kann die Anrechnung nicht erfolgen, solange der Wert der Fraport-Eigentumsflächen, die in diesem Fall erhalten bleiben, nicht beziffert wird. Da die Antragstellerin nicht alle spezifischen Kosten der Vorhabensvariante eingestellt hat, lässt sich die Differenz der Standortkosten nur unter Vorbehalt mit ca. 11 Mio. € angeben (20 minus 2,3 minus 3,4 minus 3,2). Dieser Betrag ist durchaus wirt-

schaftlich zumutbar. Er lässt sich weiter reduzieren, wenn die Wartungsflächen außerhalb der Halle östlich der Okrifteler Straße angeordnet werden.

Für Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd) widersprechen die Behauptungen zu den Gebäuden, die abgerissen werden müssen, den offengelegten Unterlagen (A2, S. 33). In dieser Unterlage wurde nur die Beseitigung der Wartungshallen 8, 9, 10 und 11, nicht aber die Beseitigung der Frachthalle beschrieben. Da zwei Hallen der bisherigen CCT-Werft künftig nicht mehr benötigt und nach den Angaben im CCT-Verfahren abgerissen werden sollen, dieser Umstand aber keine Erwähnung in den vorliegenden Unterlagen findet, kann die Darstellung insgesamt nicht überzeugen. Unklar sind auch die Einsparungen, die sich aus der bereits bestehenden Versiegelung an diesem Standort ergeben.

Wie bereits ausführlich in diesem Planfeststellungsverfahren dargelegt worden ist, darf dieses Planfeststellungsverfahren nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr steht dieses Vorhaben im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Gesamtausbauverfahren. Werden die dort vorgesehenen baulichen Maßnahmen in die Kostenaufstellungen miteinbezogen, handelt es sich bei den in den Planunterlagen genannten „Mehr“-Kosten, um vernachlässigbare Größen. Nach der Gesamtausbauplanung sind Abrissmaßnahmen geplant, die sich in einer kaum abschätzbaren Größenordnung bewegen. Die angegebenen Mehrkosten durch Baufeldfreimachung sind daher zu relativieren.

Das Gelände der heutigen Airbase wurde als Alternativstandort ausführlich im Erörterungstermin diskutiert (vgl. hierzu Protokoll). Diesen Standort mit dem Argument, dass er zeitlich nicht zur Verfügung steht und im Übrigen für den Gesamtausbau vorgesehen ist, aus der FFH-Alternativenprüfung auszuschließen, ist unzulässig. Wie im Erörterungstermin dargelegt wurde, könnten durch geringfügige Änderungen der Gesamtausbauplanung genügend Fläche für die A380-Halle zur Verfügung gestellt werden. Entweder es werden bestimmte Vorfeldpositionen gestrichen oder einer der Abfertigungsstränge wird nicht realisiert (vgl. hierzu: Protokoll des Erörterungstermins). An dieser Stelle ist die Alternativenprüfung unvollständig und dringend nachbesserungsbedürftig.

Das Argument, dass die Airbase nicht rechtzeitig zurückgegeben werde, kann gerade für eine Alternative im Umfeld bzw. in Verbindung mit „Standort VI“ nicht gelten. Denn ausweislich des Vertrages zur Rückgabe der Airbase, § 1 Nr. 3 wurde bis zum 30.06.2000 südlich der „Baskin-Road eine Fläche von ca. 10 Hektar bereits an die Fraport zurückgegeben, die an das Fraport-Gelände grenzt Anlage A, Teil 1 Plan 4 zum o. g. Vertrag). Der Planfeststellungsantrag enthält auch keine Angaben darüber, ob mit der US-Verwaltung Gespräche über eine frühere Rückgabe weiterer Teilflächen geführt wurden. Die gesamte Darstellung zur Airbase vermittelt vielmehr den Eindruck, dass die Vorhabensträgerin auf diese Flächen für die A380-Werft nicht zurückgreifen will, weil sie dort später einmal das Terminal 3 errichten will. Ob dieses Terminal und die dann notwendigen Vorfeldpositionen tatsächlich in Konflikt mit der A380-Werft kommen würden, wäre eine interessante Diskussion, der sich die Vorhabensträgerin aber pauschal entzieht.

Die Darstellungen zum Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord) werfen ebenfalls zahlreiche Fragen auf. Weiterhin bleibt unklar, warum ein Hallenabriss und nicht

eine Erhöhung der vorhandenen Hallen unterstellt wird. Da die Vorhabensträgerin für die Alternative V den Bau einer Ersatzhalle für die bisher dort befindliche Wartungshalle unterstellt, müsste ein Umbau der heutigen Hallen möglich sein. Die nach den offengelegten Unterlagen (A2, S. 33) notwendige Vergrößerung in allen drei Dimensionen ist nach den Erläuterungen im Erörterungstermin nicht erforderlich. Für diese Alternative würden die Neuanlage des A380-Wartungsvorfeldes und die Rollbahnen entfallen und kostensenkend wirken. Inwieweit die CCT-Halle (neu), sowie die freiwerdenden Hallen 9 und 11 als vorübergehender Ersatz, in der Zeit des Umbaus, genutzt werden könnten, wird wiederum nicht in die Überlegungen einbezogen. Diese Wartungsstellplätze stehen kurzfristig zur Verfügung!!!

Zeitliche Zwangspunkte werden ausschließlich für den Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord) angeführt. Die Ausführungen können nicht überzeugen, denn die Zeitnot ist durch das Eigenverschulden der Vorhabensträgerin entstanden. Sie hat es u. a. versäumt, rechtzeitig die notwendigen Bestandserhebungen an Tieren und Pflanzen durchführen zu lassen. Auf die Ausführungen zur CCT-Werft wird verwiesen. Eine vorsorgende Planung hätte die Wartung des A380 in der CCT-Halle berücksichtigt.

Inwiefern eine befristete Wartung der zunächst wenigen A380-Maschinen nicht auch an anderen Standorten, z. B. bei der A380-Montage in Hamburg oder in Toulouse, möglich ist, ist in die Prüfung einzustellen.

### **4.3 Vorgetragene Alternativstandorte nicht geprüft**

Alle bereits schriftsätzlich vorgetragenen, sowie im Erörterungstermin vorgestellten und erörterten Standortalternativen werden von der Vorhabensträgerin nicht in die Alternativenprüfung gem. Art. 6 IV FFH-RL eingestellt und auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Im Erörterungstermin wurde von seiten des BUND ausführlich dargelegt, dass die vorgeschlagenen Alternativen innerhalb des Flughafenzauns sowohl in der beantragten Dimensionierung, aber insbesondere in der reduzierten Dimensionierung machbar sind. Die von der Vorhabensträgerin lediglich mündlich geäußerten Bedenken konnten im Erörterungstermin widerlegt werden. Eine gutachterliche Auseinandersetzung fehlt in den jetzigen Unterlagen. Diese wären jedoch erforderlich gewesen, um den strengeren Anforderungen an eine Alternativenprüfung, wie sie nach Art. 6 IV FFH-RL notwendig ist, zu genügen. Mögen die Ausführungen der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zum damaligen Zeitpunkt und nach der damaligen falschen rechtlichen Überzeugung der Flughafenbetreiberin ausgereicht haben, so können sie nach dem Eingeständnis der Vorhabensbetreiberin nunmehr keinen Bestand mehr haben.

Der BUND fordert nochmals die Prüfung der Standorte IX, X und XI, sowie der vorgelegten Alternativen zur Anordnung der CCT-Halle und der A380-Halle (Gutachten von Faulenbach da Costa – vorgelegt im Erörterungstermin).

#### 4.4 Öffentliche Interessen für die Zulassung

Die Vorhabensträgerin sieht das öffentliche Interesse in der „wirtschaftlichen und technologischen Weiterentwicklung der Region und der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen im Einzugsbereich des Flughafens“. Im Einzelnen wird angeführt: (A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, S. 17):

- Der Frankfurter Flughafen muss von neuen Flugzeugen wie dem A380 angefliegen werden können.
- Ohne Wartungsmöglichkeit für den A380 an der Heimatbasis der Lufthansa würde „insbesondere die Hub-Funktion sowie auch die weitere Verkehrsfunktion des Flughafens ... verschlechtert“.
- Wartung und Stationierung der A380-Flotte am Frankfurter Flughafen trägt dem wirtschaftlichen Interesse der Region „in erheblichem Umfang“ Rechnung.
- Durch die Wartung der A380-Flotte würden vorhandenes Know-how in Flugzeugtechnik und -wartung der Region gehalten und darüber hinaus innovative Impulse geschaffen.
- Durch die Wartung der A380-Flotte werden in erheblichem Umfang Arbeitsplätze erhalten und neu geschaffen.

Von den fünf angeführten Punkten müsste der erste technisch und rechtlich unabhängig vom Ausgang des Planfeststellungsverfahrens gewährt sein. Andernfalls litte das Verfahren an erheblichen Formfehlern und die Vorhabensträgerin hätte im Erörterungstermin fehlerhafte Angaben gemacht. Auch der Planfeststellungsantrag enthält keine solchen Angaben. Im EÖT wurde im Gegenteil von der Vorhabensträgerin bekräftigt, dass der Betrieb des A380-Flugzeuges am Frankfurter Flughafen gewährleistet ist. Die Frage des A380-Betriebes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur A380-Werft.

Auch die Frage „Entwicklung der Hub-Funktion“ ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur A380-Werft. Hier geht es ausschließlich um das wirtschaftliche Interesse des Lufthansa Konzerns die Wartung der Flugzeugflotte des A380 vornehmen zu wollen und das wirtschaftliche Interesse der Vorhabensträgerin finanzielle Einnahmen aus diesem wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Die Behauptungen der Vorhabensträgerin bezüglich der „Entwicklung der Hub-Funktion“ kann man glauben oder nicht glauben. Sie sind nicht entscheidungserheblich und in den Planfeststellungsunterlagen auch nicht belegt. Ob sich die Hub-Funktion und die Verkehrsfunktion des Frankfurter Flughafens ohne Wartungseinrichtung für die A380-Flotte der Lufthansa verschlechtert, ist weder belegt noch nachvollziehbar. Es sind reine Vermutungen.

Die übrigen vier Faktoren werden von der Vorhabensträgerin auch nicht weiter quantifiziert oder abgeschätzt. Sie stehen als Behauptungen im Raum, ohne dass eine Diskussion hierüber möglich ist. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung für die Region. Da nach Aussage des Münchener Flughafens die Wartung der A380-Flotte der Lufthansa in München jederzeit kurzfristig realisierbar ist, stellt sich die Frage, ob unter dem vom Luftverkehrsgesetz als Bundesgesetz geforderten bundesweiten Blickwinkel überhaupt und wenn ja, in welchem Umfang und unter welchen Umständen mit „regionalen“ Wirtschaftseffekten argumentiert werden kann. Allgemeine und unspezifische Behauptungen sind aber ganz sicher keine geeignete Grundlage, um in der

Konkurrenzsituation zwischen den Regionen das öffentliche Interesse der Region Frankfurt höher zu gewichten und das Interesse der Region München gänzlich zu verdrängen. Dies auch insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass besondere öffentliche Interessen gerade für diesen Standort sprechen müssen, da hiermit eine Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes gerechtfertigt werden soll.

Die auch in der Tagespresse immer wieder angeführte Schaffung von Arbeitsplätzen durch die Wartung der A380-Flotte in Frankfurt lässt sich in den Antragsunterlagen nicht nachvollziehen. Auch im Erörterungstermin wurden keine belastbaren Angaben gemacht, ob es zur Schaffung von Arbeitsplätzen kommen wird. Zahlen hierfür wurden bislang im gesamten Planfeststellungsverfahren nicht benannt.

Die These, dass ohne A380-Wartung dem Frankfurter Flughafen der Verlust von Arbeitsplätzen und Know-how in der Flugzeugwartung droht, wurde im bisherigen Genehmigungsverfahren ebenfalls nicht vorgetragen oder gar belegt. Vielmehr wurde durch das Regierungspräsidium im EÖT zutreffend die Frage aufgeworfen, ob die Planfeststellung denn überhaupt die Gewähr bieten kann, dass am beantragten Standort tatsächlich eine A380-Werft entsteht und dauerhaft (!) betrieben werden kann. Mithin war bis in den EÖT nicht klar, ob für das Vorhaben überhaupt ein öffentliches Interesse gelten und durchgesetzt werden kann.

Auch die Behauptung, dass Arbeitsplätze erhalten blieben, ist nicht näher begründet. Um hier einen überprüfbaren Sachverhalt zu dokumentieren, müsste die Vorhabensträgerin darlegen, ob und in welchem Umfang es zu Arbeitsplatzverlusten kommen würde, wenn die A380-Halle nicht in Frankfurt gebaut werden würde. Dem müssten wiederum die Arbeitsplätze gegengerechnet werden, die an einem anderen Standort, wie z.B. München, entstehen oder erhalten bleiben würden. Denn das öffentliche Interesse an dem Erhalt und der Schaffung von Arbeitsplätzen besteht im gesamten Bundesgebiet.

Die Vorhabensträgerin wird der Bedeutung des FFH-Regimes mit dem Anhang 4 zur Antragsbegründung A2 (alt) nicht gerecht. Lediglich in schlagwortartigen Thesen wird in drei Absätzen vergeblich versucht, irgendwelche öffentlichen Interessen anzuführen, die mit dem Vorhaben – Schaffung von Wartungskapazität am Frankfurter Flughafen für den A380 und der Interkontinentalflotte – nichts zu tun haben. Dies erstaunt um so mehr, als dass im Erörterungstermin das Problem der mangelhaften Rechtfertigung erörtert wurde. Der Antragstellerin ist es bislang nicht gelungen, die öffentlichen Interessen an diesem Vorhaben darzulegen.

#### **4.5 Öffentliche Interessen gegen die Zulassung**

Gegen das Vorhaben streitet zunächst das Vorkommen der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet. Die Art ist in Anhang II der FFH-RL enthalten. Unmittelbar südlich des geplanten Eingriffsbereichs wurde von der Vorhabensträgerin eine Wochenstubenkolonie mit mindestens 30 Alttieren nachgewiesen. Die Tiere bejagen nach unserer Einschätzung das Vorhabensgebiet flächendeckend, wobei die Randbereiche des Waldes, niedrige Aufforstungen und Stangenhölzer vermutlich weniger große Bedeutung haben.

Grundsätzlich können die potentiellen Auswirkungen der A380-Werft auf die Bechsteinfledermaus nur vorläufig bewertet werden. Eine solche vorläufige Bewertung

ist als Grundlage der Planungsentscheidung ungeeignet. Sie kollidiert mit der ständigen Rechtsprechung des BVerwG zur Notwendigkeit von Bestandsaufnahmen beim Vorkommen von besonders schutzbedürftigen Arten über mindestens eine Vegetationsperiode, die Ihr Haus in dem Rechtsstreit zur Betretungsgenehmigung kommunaler Wälder durch Beauftragte der Fraport ausführlich zitiert hat (z. B. BVerwG vom 21.02.1997 – 4 B 177.96, in UPR 7/1997 Seite 295: „Der Umfang der Ermittlungstiefe ist deshalb abhängig von der Art der Maßnahme und den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten, in die eingegriffen werden soll. ... Gibt es dagegen Anhaltspunkte für das Vorhandensein besonders seltener Arten, wird dem im Rahmen der Ermittlungen nachzugehen sein“).

Viele Details, die für eine sachgerechte Einschätzung des Vorkommens und der potentiellen Beeinträchtigungen notwendig sind, sind noch unklar. Auch nach Meinung der Vorhabensträgerin könnten sämtliche Nachweise zur Bechsteinfledermaus durch Senckenberg sich auf diese Wochenstubenkolonie beziehen. Es ist sogar möglich, dass „die Quartiere in der Nähe der Okrifteler Straße einen wesentlichen Teil der Population der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet beherbergen“ (FFH-VP vom 14.07.04, S. 69). Die für die Art bekannten Quartierwechsel machen einen Verbund geeigneter Quartiere in Baumhöhlen erforderlich, wenn die Art in einem Gebiet überleben soll. Potentiell geeignete Waldbestände mit vielen Höhlen existieren nach den Planungsunterlagen innerhalb des Eingriffsbereichs in einem Umfang von 6,9 Hektar. Damit entfallen unmittelbar 2 % des Bestandes potentieller Wochenstubenflächen. Wie die Vorhabensträgerin zutreffend annimmt, werden weitere, geeignete Waldflächen im Umfeld des Vorhabens als Brutquartierbereiche unbrauchbar. Betrachtet man die aktuelle Bewertung der Fledermauslebensräume, die Verteilung der alten Laubwaldbestände und die vom Vorhaben ausgelösten Randschäden und Windwurfrisiken, dann muss von einem Verlust von mindestens 30 % aller geeigneten Waldflächen ausgegangen werden. Nach unserer Einschätzung ist damit der Fortbestand der Wochenstuben-Kolonie im FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ durch das Vorhaben zu befürchten. Zumindest kann niemand dies heute ausschließen.

Für unsere Befürchtung spricht auch die bisher bekannte hohe Tradition der Fledermäuse gegenüber einmal gewählten Quartieren und Jagdgebieten. Auch wenn die Bechsteinfledermaus das Wochenstubenquartier häufiger wechselt, besteht hier keine Beliebigkeit. Vielmehr ist die Art auf eine genaue Kenntnis geeigneter Höhlen in ihrem Lebensraum angewiesen. Werden solche vertrauten Höhlen in größerem Umfang plötzlich unbrauchbar, gerät die Art in eine ernste Problemlage. Ob in dieser Situation überhaupt der gemeinsame Umzug der über viele Lebensjahre untereinander vertrauten Individuen einer Wochenstube in ein neues Wochenstubenquartier gelingen kann, ist zweifelhaft.

Ähnlich problematisch sind die Folgen auf der Individuenebene. Die Tiere, die regelmäßig in den plötzlich entwerteten Bereichen jagen, müssen sich übergangslos neue geeignete Jagdgebiete suchen. Was dies bedeutet, ist weitgehend unklar. Da sich in der Evolutionsgeschichte der Art der Weg der „hohen Tradition“ als erfolgreiche Überlebensstrategie herausbildete, muss eine Krisensituation unterstellt werden. Wenn die Tiere nach dem Winterschlaf geschwächt erwachen und schnell in „ihre Jagdgebiete“ gelangen müssen, um den Energiebedarf zu decken, treffen sie plötzlich auf gerodete, verlärmte oder strukturell unbrauchbar gewordene Flächen.

Unmittelbare Mortalität im Winterquartier muss für einen Teil der Population durch die Rodung unterstellt werden. Das Risiko ist auf Grund der großen Fläche deutlich größer

als bei der forstwirtschaftlichen Nutzung. Da Fledermäuse den Weg zwischen ihren Quartieren und ihren Jagdgebieten auf festen Wegen zurücklegen, steigt durch die Verkehrszunahme und insbesondere durch die Verlegung der Okrifteler Straße das Risiko des Straßentodes.

Die Einschätzungen der Vorhabensträgerin zu den Auswirkungen des Eingriffs auf die Bechsteinfledermäuse greifen viel zu kurz. Sie ordnet bereits die 6,9 Hektar „heimischer Laub- und Mischwälder“ im Funktionskreis der Bechsteinfledermäuse des FFH-Gebietes falsch zu und unterschlägt bei der Frage des Überwiegens der Belange die von ihr selbst in der FFH-VP erkannte Problematik der Einwirkungen in benachbarte Waldbereiche.

Mit ihrer Prognose, dass „ein Überleben sowie die Fortentwicklung“ der Art durch die angestrebten Kohärenzmaßnahmen „möglich sein wird“ (A2, Anlage 4 Ausnahmeprüfung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, S. 9, Abs. 2, S. 18), verlässt sie den seriös beurteilbaren Bereich. Bezeichnenderweise lässt sie auch offen, auf welchen Raum sich diese Aussage bezieht. Da innerhalb des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald“ nur Maßnahmen an Straßenrändern etc. vorgesehen sind, die für die Art keine Bedeutung haben, kann sie hieraus auch nicht auf eine Aufwertung der Lebensbedingungen für die Bechsteinfledermaus schließen. Die als Kohärenzmaßnahmen im „Mark- und Gundwald“ bezeichneten Vorhaben sind nach hiesiger Einschätzung fachlich unsinnig und zu streichen.

Die Maßnahmen zum Prozessschutz, denen eine positive Wirkung auf die Art nicht von vornherein abgesprochen werden kann, sollen aber nicht im betroffenen, sondern im benachbarten FFH-Gebiet, dem NSG Mönchbruch durchgeführt werden. Allerdings vermisst man hier eine Einschätzung zum Vorkommen der Art innerhalb der zur Aufwertung vorgesehenen Waldbereiche. Sollten die Flächen heute noch nicht besiedelt sein, kann es bis zur erhofften „Kohärenzwirkung“ viele Jahrzehnte, vielleicht sogar über 100 Jahre dauern. Rechtlich muss diesen Maßnahmen entgegen gehalten werden, dass ihre denkbaren positiven Effekte nicht bereits zu Beginn, sondern erst Jahrzehnte, nachdem der Eingriff erfolgte, wirksam werden können. Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen, die Jungbestände und offene Flächen betreffen.

Gegen das Vorhaben streiten außerdem die z. T. potentiellen, z.T. sicheren Beeinträchtigungen weiterer Schutzgüter von europäischem Rang, die rechtlich in der gleichen Form wirksam werden, wie das Vorkommen der Bechsteinfledermaus. Hierzu gehören:

1. Die erhebliche Beeinträchtigung der Hirschkäferpopulation. Die Art hat im FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ eine der größten Populationen Hessens. Der Hirschkäfer kommt dort flächendeckend vor, da die gesamte Fläche mehr oder minder dicht von seinen Brutbäumen, den heimischen Eichenarten (*Quercus petraea* und *Quercus robur*) durchsetzt ist.
2. Die erhebliche Beeinträchtigung des FFH-LRT 6430 „Extensive Mähwiese“. Dieser LRT wurde vom Beauftragten der Vorhabensträgerin, dem Institut Senckenberg, im Eingriffsraum kartiert, aber trotz unseres Hinweises im und nach dem Erörterungstermin nicht in die aktuelle FFH-VP übernommen. Der Bestand würde vollständig zerstört.
3. Die erhebliche Beeinträchtigung der Großen Moosjungfer (*Leucorrhinia pectoralis*). Im FFH-Gebiet existiert das einzige derzeit bekannte Gewässer in Hessen, für das

ein zeitnaher Fortpflanzungsnachweis dieser Art des Anhangs II der FFH-RL besteht. Insgesamt sind für Hessen nur Vorkommen in drei Gebieten bekannt (HDLGN 2003 laut FFH-VP vom 14.07.04, S.36) .

4. Die erhebliche Beeinträchtigung der Anhang II-Art Kammolch (*Triturus cristatus*) der FFH-RL.
5. Für die im FFH-Gebiet bzw. im Umfeld des Vorhabens nachgewiesenen Populationen der streng zu schützenden Arten nach Anhangs IV der FFH-RL besteht derzeit in der Regel kein günstiger Erhaltungszustand und das Vorhaben würde diese Situation voraussichtlich verschärfen. Bei einigen Arten wie z. B. dem hochgradig gefährdeten Springfrosch und der Bechsteinfledermaus, würde sich sogar der Erhaltungszustand der Population innerhalb des FFH-Gebietes verschlechtern. Die Vorhabensträgerin verkennt offenbar das Schutzregime der FFH-RL für diese Arten.
6. Die erhebliche Verschlechterung der Habitatqualität für die schutzwürdigen Arten des EU-Vogelschutzgebietes, das vom Land Hessen nun als V-24 geführt wird und aus mehreren, früher als eigenständig behandelten Vogelschutzgebieten besteht. Das Gebiet befindet sich derzeit in der Situation des faktischen Vogelschutzgebietes. Die Grenzziehung ist objektiv rechtswidrig. Dem RP Darmstadt wurden als zuständiger Behörde für die Ausweisung des Gebietes als Schutzgebiet nach nationalem Recht zu dieser Frage umfangreiche Hinweise im Rahmen des Ausweisungsverfahrens übermittelt. Insbesondere wurde ausführlich dargelegt, warum LSG bereits nach der gesetzlichen Definition als Schutzgebiete zum speziellen Artenschutz ausscheiden und die Sicherung als NSG zwingend geboten ist.

Gegen die Verwirklichung des Vorhabens spricht auch, dass es die bereits durch die CCT-Werft ausgelösten Beeinträchtigungen verstärkt und damit den Rahmen des noch Zulässigen überschreitet. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen resultieren aus dem geplanten Kapazitätsausbau. Er wird den FFH-LRT „Alte Eichen auf Sandboden“ im FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ um etwa 40 % reduzieren. Dies entspricht schätzungsweise 10-20 % des in hessischen FFH-Gebieten vorkommenden Umfangs dieses LRT. Außerdem wird der Ausbau knapp 10 % des FFH-Gebietes vollständig vernichten. Hinzu kommen die negativen Randeffekte durch Windwurf, Rindenbrand, Schadstoffeinträge usw..

#### **4.5 Keine zwingenden Gründe des Öffentlichen Interesses**

Die von der Vorhabensträgerin angeführten zwingenden Gründe können nicht überzeugen und sind mangels jeglicher Substantiierung als Grundlage der Planfeststellung ungeeignet. Es handelt sich im Wesentlichen um allgemeine Befürchtungen ohne sachliche Anknüpfungspunkte. Solche pauschalen Überzeugungen entsprechen letztlich Glaubensfragen. Für eine sachlich begründbare Entscheidung bieten sie keine Ansatzpunkte.

Als angeblich zwingender Grund wird von der Vorhabensträgerin die „Befürchtung“ angeführt, „dass maßgebliche Nutzer des Flughafens, insbesondere die DLH ihre Aktivitäten verlagern“ werden, wenn die A380-Werft nicht realisiert wird und „deshalb die Hub-Funktion mittelfristig verloren gehen wird.“



Für eine solche Annahme spricht nichts. Selbst wenn die Lufthansa die A380-Werft bereits kurzfristig in München – oder an einem anderen Standort ihres weltweiten Flugnetzes - errichten wird, sollte die Realisierung in Frankfurt nicht gelingen, handelt es sich dabei eben nicht um eine Verlagerung: Was noch nicht da ist, kann man auch nicht verlagern.

Auch spricht nichts dafür, dass die Lufthansa ihre sonstigen Aktivitäten verlagert. Vielmehr hat das Unternehmen dem BUND bereits vor einigen Jahren schriftlich versichert, dass eine solche Verlagerung nicht einmal für den Fall ins Auge gefasst wird, dass der geplante Flughafenausbau in Frankfurt scheitern sollte. Völlig diffus bleibt die Befürchtung, wenn von „maßgeblichen Nutzern des Flughafens“ gesprochen wird. Welche Nutzer sollten dies sein? Zur „Entwicklung der Hub-Funktion“ wurde bereits oben ausgeführt, dass sie nicht Gegenstand der Planfeststellung und damit auch nicht Entscheidungsgrund sein kann. Von einem zwingenden öffentlichen Interesse kann keine Rede sein, wenn die gesamte Thematik bisher keine Rolle in der Planfeststellung gespielt hat. Hier wird ein Zusammenhang konstruiert, der in den Verfahrensunterlagen nicht dokumentiert ist und mit diesem Verfahren nichts zu tun hat.

Die gesamte Argumentation steht in einer bemerkenswert eigenartigen Schiefelage zur Begründung für die Abtrennbarkeit der A380-Werft als eigenständige Planfeststellung vom angestrebten Flughafenausbau. Sollte die Realisierung der A380-Werft tatsächlich eine so zentrale Bedeutung für die Entwicklung des Flughafens haben, wie die Antragstellerin nun Glauben machen will, dann hat das hier beantragte Vorhaben die entscheidende Schlüsselstellung für den Ausbau. In diesem Fall sind die Vorhaben „A380-Werft“ und „Kapazitätsausbau des Frankfurter Flughafens“ untrennbar miteinander verbunden und können nicht isoliert planfestgestellt werden. Denn nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG muss die Abschnittsbildung der Planfeststellung beachten, dass die Abschnitte aus sich heraus begründet sind und für sich eigenständig ohne Herstellung eines Zwangspunktes für weitere, rechtlich selbstständige Verfahren existieren können.

Der Auffassung der Fraport, dass die Zulassungsvoraussetzung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL sich ausschließlich an den nachteiligen Wirkungen der A380-Werft orientieren muss, kann im vorliegenden Fall auf keinen Fall gefolgt werden. Denn wie die Vorhabensträgerin selbst ausführt, besteht ein enger Zusammenhang der - angeblich – überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben A380-Werft und dem geplanten Kapazitätsausbau durch eine neue Landebahn etc.. Damit stellt sich die Frage, ob die A380-Werft ohne den weiteren geplanten Kapazitätsausbau überhaupt einen Sinn macht, und wenn ja, welchen.

Nur wenn erkennbar wird, welcher Art die öffentlichen Interessen der A380-Werft ohne den weiteren Ausbau sind, kann eine Aussage dazu getroffen werden, ob

- die öffentlichen Interessen, die für die A380-Werft sprechen, gewichtiger sind als die Interessen des europäischen Biotopverbundes NATURA 2000 und
- ob die Verwirklichung des Vorhabens hierzu tatsächlich zwingend in der beantragten Dimension und am beantragten Standort erfolgen muss.

Nach den offengelegten und nachgereichten Antragsunterlagen und im Nachgang zu den ausführlichen Diskussionen im EÖT, ist jedoch festzustellen, dass die Fraport AG mit der Planfeststellung nur privatwirtschaftliche und keine öffentlichen Interessen verfolgt. Mit der beantragten Planfeststellung soll nicht primär die Wartungsmöglichkeit ei-

nes neuen Flugzeugtyp gewährleistet, sondern der Lufthansa Technik AG ein zusätzliches Geschäftsfeld durch die Wartung von A380-Flugzeugen der Lufthansa und anderer Luftfahrtgesellschaften ermöglicht werden.

## **5. Schutzgebiete**

### **5.1 LSG „Grüngürtel Frankfurt“**

Durch die zusätzliche Versiegelung der Teilfläche des LSG wird die vertretene Auffassung, dass die Zulassung des Vorhabens eine Aufhebung dieser Teilfläche voraussetzt, verstärkt. Da es sich bei dem LSG um ein mosaikartig zusammengesetztes Gebiet handelt, wird diese Fläche durch das Vorhaben völlig entwertet. Erst nach Teilaufhebung dieser LSG-VO kann der Planfeststellungsbeschluss ergehen.

### **5.2 Zukünftiges LSG „Mark- und Gundwald“**

Unterstellt man, dass die Ausweisung des LSG „Mark- und Gundwald“ als Teil des EU-Vogelschutzgebietes V-24 tatsächlich bis zur Planfeststellung rechtmäßig erfolgt, dann müssen die Vorschriften dieses Schutzgebietes beachtet werden. Entsprechend der Konzentrationswirkung der Planfeststellung wird die notwendige Befreiung nach der Schutzgebietsverordnung Bestandteil der Planfeststellung sein müssen.

Die Verbandsbeteiligung nach § 35 HENatG umfasst nicht nur die Planfeststellung, sondern auch die Befreiung von Schutzgebietsverordnungen. Gegen Befreiungen von Schutzgebietsverordnungen, die aufgrund von § 33 Abs. 2 BNatSchG ergehen, besteht sogar ein Klagerecht nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Zur Vermeidung von Friktionen und Rechtsstreitigkeiten, bitten wir umgehend um die erneute Beteiligung im Planfeststellungsverfahren, wenn die Schutzgebietsverordnung erlassen wurde. Nur so ist für uns erkennbar, welche Bestimmungen für das EU-Vogelschutzgebiet zu beachten sind.

## **6. Eingriffsregelung**

Gegen die Eingriffs- und Ausgleichsplanung wurden bereits ausführlich Einwendungen erhoben, auf die Bezug genommen wird. Beispielhaft soll nachfolgend aufgezeigt werden, dass die Maßnahmen nicht nach den naturschutzfachlichen Anforderungen geplant, sondern nahezu willkürlich mit irgendwelchen Funktionen belegt wurden. Damit werden die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt.

Auch wenn die Eingriffsregelung in Entscheidungen des Fachrechtes nur im „Huckepack-verfahren“ wirksam wird, besteht dennoch keine völlige Beliebigkeit in der Abwägung. „Die dem Vermeidungs- und Kompensationsgebot nachgeschaltete dritte Stufe der Eingriffsregelung, nämlich die naturschutzrechtliche Abwägung, wird nur unter der Voraussetzung relevant, dass ein Rest von nicht vermeidbaren und nicht in angemessener Frist kompensierbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft übrigbleibt. ... Je größer das Kompensationsdefizit in Relation zur Schwere des Eingriffs ist, desto

mehr spricht dafür, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege den für den Eingriff sprechenden Belangen im Range vorgehen und der Eingriff deshalb nicht zugelassen werden darf“ (Storost, NVwZ 2004, 257-267). Unter diesem Gesichtspunkt ist von Bedeutung, ob die vorgesehenen Maßnahmen zur Beseitigung der funktionalen Defizite überhaupt geeignet sind.

In diesem Zusammenhang betonen wir erneut, dass wir z. B. die als „M7“ und „M8“ bezeichneten Ausgleichsmaßnahmen zur Einstellung der Waldbewirtschaftung im NSG „Mönchbruch ..“ auf über 27 Hektar zwar für fachlich geeignet, für rechtlich aber nicht zulässig halten.

Weitere beispielhafte Kritikpunkte aus dem Ergebnisteil LBP (G1, Teil IV):

- M1 ist durch gesetzliche Vorgabe zwingend geboten, denn nicht mehr benötigte versiegelte Flächen sind zu entsiegeln. Die Maßnahme kann nicht in die Bilanzierung der AAV eingehen. Sie wäre auch nicht aus der naturschutzrechtlichen Abgabe finanzierbar.
- M2 Die Maßnahme ist zumindest im Bereich der geplanten Halle ohne jeden Biotopwert für die Tierwelt. Sie ist als Maßnahme für Vögel nicht sinnvoll. An mehreren Stellen der Antragsunterlagen wurde darauf hingewiesen, dass eine Lockwirkung auf Vögel wegen der Vogelschlaggefahr vermieden werden muss. Es ist nicht erkennbar von welchen wertvollen Beständen im Eingriffsgebiet das Saatgut gewonnen werden soll.
- M3 Die Maßnahme ist zu streichen. Es handelt sich um eine Grünordnung ohne ökologischen Wert. Sie ist als Maßnahme für Vögel nicht sinnvoll. An mehrere Stellen der Antragsunterlagen wurde darauf hingewiesen, dass eine Lockwirkung auf Vögel wegen der Vogelschlaggefahr vermieden werden muss. Die positive Wirkung auf die Insektenwelt kann auf Grund der Lage im Parkplatzbereich des Tor 31 nicht wirksam werden (Verluste durch Wind und Kollisionen mit dem Verkehr).
- M4 s. M3
- M5 Die Maßnahme ist in der Fläche weitgehend deckungsgleich mit M1. s. ebenda
- M6 ist ungeeignet. Nach Angaben der Vorhabensträgerin wird der Waldrand von den Bechsteinfledermäusen gemieden.

## 7. Gesamtergebnis

Auch nach den umfangreichen Änderungen der Planfeststellungsunterlagen konnten erhebliche fachliche Defizite in der Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umwelt- und Naturschutzbelange aufgezeigt werden. Diese Defizite führen dazu, dass das beantragte Vorhaben derzeit nicht genehmigungsfähig ist, da wesentliche Sachverhalte nach wie vor nicht aufgearbeitet sind. Eine Zurückverweisung an die zuständige Anhörungsbehörde zur ordnungsgemäßen Sachverhaltsermittlung ist gesetzlich geboten.

Bezüglich der Verfahrensanträge wird um unverzügliche Bescheidung gebeten, da der vorgegebene Zeitdruck enorm ist. Aufgrund der Unterlagen, die gem. § 35 HENatG zur Verfügung zu stellen sind und der Möglichkeit hierzu Stellung zu entnehmen, sollten die angeforderten Unterlagen noch in dieser Woche zur Verfügung gestellt werden.

Eine ergänzende Stellungnahme bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin

Anlagen