

Philipp-Gerlach • Teßmer

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

**An das
Regierungspräsidium Darmstadt**

64278 Darmstadt

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

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastr. 74
60329 Frankfurt/Main

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

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser/e Zeichen/Nachricht vom
III33.3-66m28-Frankfurt/A- 203 F 022
380

Frankfurt am Main, den
11. September 2003

**Betreff: Planfeststellungsverfahren betreffend der Wartung von Airbus A-380-
Flugzeugen – A-380 Werft – am Flughafen Frankfurt a. M.
hier: Stellungnahme und Einwendung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 10.06.2003 wurde der BUND Landesverband Hessen aufgefordert, eine Stellungnahme zum o.g. Vorhaben abzugeben. Der BUND macht von seinem Mitwirkungsrecht gem. §§ 60 Abs. 2 Zif. 6 i.V.m. 35 Abs. 1 Zif. 4 HE-NatG Gebrauch und gibt folgende **Einwendungen** ab:

Der BUND Landesverband Hessen lehnt das beantragte Projekt ab.

Im Namen des BUND wird beantragt:

Den Antrag auf Planfeststellung der Fraport AG vom 29.01.2003 betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von Airbus A-380-Flugzeugen – A-380-Werft – am Frankfurter Flughafen zurückzuweisen.

Hilfsweise wird beantragt,

Der Fraport aufzugeben, die Planfeststellungsunterlagen in den in dieser Stellungnahme aufgeführten Punkten nachzubessern.

Bezüglich nachgereichter Unterlagen wird weiterhin beantragt,

den BUND erneut gem. §§ 60 BNatSchG, 35 HENatG zu beteiligen.

Auf die in den vorangegangenen Verfahrensschritten zur Gesamtausbauplanung der Fraport bislang eingereichten Stellungnahmen wird Bezug genommen und, soweit sie das hier gegenständliche Projekt betreffen, zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht:

1. Stellungnahmen zum Scopingtermin zur UVP im Raumordnungsverfahren vom 16.10.2000 und 21.11.2000
2. Stellungnahme im Raumordnungsverfahren vom 29.02.2002
3. Stellungnahme zum Scopingtermin zur UVP zur Ausbauplanung vom 03.04.2003

Der BUND Landesverband begleitet das Verfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens von Beginn an. Insbesondere durch den Naturschutzreferent des BUND wird der Fach- und Sachverstand eingebracht, um deutlich zu machen, dass ein weiterer Ausbau über die bestehenden Flughafengrenzen u.a. aufgrund der besonderen ökologischen Wertigkeit der Waldbestände im Wald von Mörfelden, im Schwanheimer Wald sowie im Kelsterbacher Wald nicht möglich ist.

Bestandteil dieser Stellungnahme ist die naturschutzfachliche Stellungnahme, Teil I „FFH-/VS Verträglichkeitsprüfung“ sowie Teil II, „Artenschutz“ des Naturschutzreferenten.

Gliederung der Stellungnahme:

1. Isolierte Planfeststellung nicht zulässig

- 1.1 Verstoß gegen das fachplanerische Gebot der Problembewältigung
- 1.2 Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Anordnung der Anwendung des UVPG

2. Mangelhafte Alternativenprüfung

- 2.1 Rechtliche Maßstäbe
- 2.2 Dimensionierung ist nicht gerechtfertigt
- 2.3 Dimensionierung ist unzulässigerweise am Gesamtausbau orientiert
- 2.4 Kriterien für die Standortauswahl sind falsch
- 2.5 Gesamtausbauplanung kein „k.o.-Kriterium“
- 2.6 Standorte, die sich aufgedrängt hätten
- 2.7 Fehlende Alternativprüfungen für die weiteren Baumaßnahmen

3. Raumordnung

- 3.1 Entgegenstehende Ziele der Raumordnung
- 3.2 Keine landesplanerischen Vorgaben im Landesentwicklungsplan vorhanden
- 3.3 Ergebnis des Raumordnungsverfahrens steht dem beantragten Projekt entgegen
- 3.4 Änderung des Regionalplans Südhessens im Jahr 2006
- 3.5 Abweichungsverfahren unzulässig

4. Erhalt des Waldes überwiegt den Interessen am Bau der A-380 Werft

- 4.1 Das Integritätsinteresse des Waldes
- 4.2 Vertrauen auf dauerhaften Schutz
- 4.3 Öffentliche Interessen am Bau der A-380 Werft liegen nicht vor
- 4.4 Ausnahmetatbestände sind nicht dargelegt und nicht ersichtlich
 - 4.4.1 Gewährleistung der Sicherheit am Frankfurter Flughafen
 - 4.4.2 Standortfrage
 - 4.4.3 Arbeitsplätze
- 4.5 Rechtsfolge

5. Bannwaldverlust ist nicht hinzunehmen

- 5.1 Die Bedeutung des Bannwaldes
- 5.2 Unzureichende Darstellung der Auswirkungen auf den Bannwald in den Antragsunterlagen
- 5.3 Kritikpunkte im Einzelnen
 - 5.3.1 Schadstoffeintrag Luft und Boden
 - 5.3.2 Grundwasser und Bäume
 - 5.3.3 Zerschneidungswirkungen/Randschäden

6. Mangelhafte naturschutzfachliche Bestandserfassung

- 6.1 Besondere Ermittlungspflichten in Bezug auf artenschutzrechtliche und europarechtliche Voraussetzungen unzureichend
- 6.2 Falsche methodische Ableitung
- 6.3 Fehlerhafte Übertragung der Ergebnisse des Senckenberg-Instituts durch die Antragstellerin
- 6.4 Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren

7. FFH und Vogelschutzproblematik völlig verkannt

- 7.1 Summationswirkungen nicht geprüft
- 7.2 Erhebliche Beeinträchtigungen des potentiellen FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald“
 - 7.2.1 Das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald drängt sich auf
 - 7.2.2 Unzureichende Darlegung der Erhaltungsziele
 - 7.2.3 Erhebliche Beeinträchtigungen liegen vor
 - 7.2.4 Rechtsfolgen
- 7.3 Beeinträchtigungen des faktischen Vogelschutzgebietes unzulässig

- 7.3.1 Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes verkannt
- 7.3.2 Zu kleine Abgrenzung des künftigen Vogelschutzgebietes
- 7.3.3 Die strengen Maßstäbe des Art. 4 Abs. 4 VS-RL
- 7.3.4 Unzureichende Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen
- 7.3.5 Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet zu befürchten
- 7.3.6 Rechtsfolgen

8. Artenschutz

- 8.1 Fehlende Differenzierung nach „besonders geschützten“ und „streng geschützten“ Tierarten
- 8.2 Falscher Bewertungsmaßstab und defizitäre Bestandsermittlung
- 8.3 Weitere methodische Mängel
- 8.4 Erkennbar, dass geschützte Lebensstätten und –zeiten beeinträchtigt werden
- 8.5 Rechtsfolgen

9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- 9.1 Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich absurd
- 9.2 Ausgleichsmaßnahmen M 9 – M 14 – „Mönchbruch“
- 9.3 UVP für Ersatzaufforstungen
- 9.4 Maßnahme 21 „Hohenaue“

10. Landschaftsschutzgebiet

11. Weitere Eingriffe in Natur und Landschaft nicht gewürdigt

12. Luftverkehrsrechtliche Sicherheitsfragen ungelöst

13. Lärmauswirkungen für die Rhein-Main-Region unzureichend und fehlerhaft ermittelt

- 13.1 Fluglärmprognosen fehlen
- 13.2 Falsche Bewertungskriterien
- 13.3 Keine zureichende Prognosen für die Lärmauswirkungen des A-380
- 13.4 Vorbelastung nicht ermittelt

14. Unzureichende Erschließung

15. Zusammenfassung

Im Einzelnen werden die Anträge wie folgt begründet:

1. Isolierte Planfeststellung nicht zulässig

Die Planfeststellung ist zurückzuweisen, weil durch die isolierte Beantragung des A-380 Projektes zum einen gegen das fachplanerische Gebot der Problembewältigung und zum anderen gegen § 6 a Abs. 4 HENatG i.V.m. § 3 b UVPG verstoßen werden würde.

1.1 Verstoß gegen das fachplanerische Gebot der Problembewältigung

Die isolierte Planfeststellung für das beantragte Projekt ist nicht zulässig. Ein Planfeststellungsverfahren für das gesamte Ausbauprojekt ist erforderlich. Die naturschutzrechtlichen Belange, insbesondere der Eingriff in Natur und Landschaft gem. §§ 5 Abs. 1, 6 Abs. 1 HENatG, 18 Abs. 1 BNatSchG und die sich daraus ergebenden Konflikte können im Rahmen einer isolierten fachplanerischen Entscheidung gem. § 7 Abs. 1 HENatG, 20 Abs. 1 und 2 BNatSchG aufgrund der vorgelegten Unterlagen nicht ermittelt und bewertet werden.

Anknüpfungspunkt für die Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft ist gem. § 20 I BNatSchG das zur Zulassung beantragte Vorhaben (vgl. hierzu auch Hofmann/Grabherr, Komm. z. LuftVG, § 8 Rdnr. 9). Dieses wiederum bestimmt sich nach dem Fachplanungsrecht, hier also § 8 I 1 LuftVG, wonach die Erweiterung eines Flughafens planfeststellungsbedürftig ist. Die Erweiterung des Flughafens ist von der Antragstellerin jedoch nicht nur in dem hier beantragten Umfang beabsichtigt, sondern geht weit darüber hinaus (vgl. hierzu: Scoping-Unterlagen der Fraport). Das beantragte Projekt kann isoliert nicht planfestgestellt werden, weil es lediglich ein Bestandteil des geplanten kapazitiven Ausbaus ist.

Die Antragstellerin behauptet die Verfahrenstrennung sei zulässig (S. 15 der Antragsbegründung), ohne jedoch nur ansatzweise ihre Behauptung zu begründen. Im Folgenden wird dargelegt, weshalb diese Auffassung unzutreffend ist:

Eine isolierte Planfeststellung ist nach dem allgemeinen Fachplanungsrecht nur dann möglich, wenn ein Gesamtvorhaben in Abschnitte geteilt werden kann, die je für sich die Planungsziele des Fachrechtes verwirklichen. Soweit ersichtlich wurden die Kriterien, wann eine abschnittsweise Planfeststellung zulässig ist, bislang nur für Fernstraßen und Schienenwege entwickelt (vgl. hierzu: Steinberg/Berg/Wickel, § 3, Rdnr. 44; Kühling/Hermann, Rdnr. 256ff.). Jedoch können die Grundprinzipien auch auf die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung übertragen werden. Denn letztendlich geht es um eine Planfeststellung und dem damit einhergehenden Grundsatz der Problembewältigung. Grundsätzlich erfordert das aus dem Abwägungsgebot abgeleitete Gebot der Problembewältigung, dass der Planfeststellungsbeschluss alle Probleme und Konflikte bewältigt, d.h. in angemessener Weise regelt, was durch das Vorhaben an Konflikten aufgeworfen bzw. verschärft wird (Kopp/Ramsauer, Komm. z. VwVfG, § 74, Rdnr. 25 und 26). Eine Abschnittsbildung für Teilprojekte eines einheitlichen Gesamtkonzeptes ist grundsätzlich zulässig, soweit die Probleme, die das Gesamtvorhaben auslöst, nicht

unbewältigt bleiben (vgl. Kopp/Ramsauer, Komm. z. VwVfG, § 74, Rdnr. 29 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen).

Gerade im Hinblick auf die naturschutzrechtlichen Anforderungen ist jedoch eine Problembewältigung, die das Gesamtvorhaben auslöst, durch eine isolierte Betrachtung nicht in Sicht. Das gesamte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept macht nur zusammen mit dem Gesamtausbau einen Sinn. Auch die Auswirkungen auf die FFH- und Vogelschutzgebiete sind nur in einer Gesamtschau zu ermitteln und zu bewerten.

Steht einem weiteren Planungsabschnitt ein Planungshindernis entgegen, ist eine Abtrennbarkeit zu verneinen. Die Planfeststellungsbehörde muss schon in diesem Verfahren beurteilen, ob ein solches Planungshindernis besteht. Wird die Nordwestvariante an den Sicherheitsrisiken von Ticona scheitern, steht der Gesamtausbauplanung der Antragsstellerin ein Planungshindernis entgegen, welches auch Auswirkungen auf die Standortfrage des hier beantragten (Teil-)Projektes hätte. Diese Beurteilung wird frühestens Ende dieses Jahres erfolgen können, da erst dann mit einer Einschätzung der Störfallkommission zu rechnen ist. Nach den bisherigen Veröffentlichungen ist damit zu rechnen, dass die Sicherheitsrisiken eine Landebahn im Kelsterbacher Wald unmöglich machen.

Jeder Teilabschnitt muss für sich planerisch sinnvoll sein. In der Rechtsprechung wurde der Grundsatz aufgestellt, dass jeder Teilabschnitt für sich einer eigenen Planrechtfertigung bedarf. Insbesondere soll damit gewährleistet werden, dass *die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich – aus welchen Gründen auch immer – die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte* (BVerwG, U. v. 25.01.1996, BVerwGE 100, 238, 255). Diese zum Fernstraßenrecht ergangene Rechtsprechung führt im vorliegenden Fall zu der Prüfung, ob die beantragten Projekte auch dann planerisch sinnvoll sind, wenn der Gesamtausbau nicht realisiert wird.

Dem ist nicht so, wie schon ein Blick auf die Karte A 2.4-1 zeigt. Die Wartungshalle würde aus dem bestehenden Flughafengelände hinausragen. Ganz augenscheinlich wird die planerische Sinnlosigkeit bei der Toreinfahrt 31 und dem Parkhaus. Dieses (Teil-)Projekt würde bei Nichtverwirklichung isoliert vom bestehenden Flughafengelände mitten im Wald liegen. Auch die Verlegung der Okriftlerstraße in der beantragten Form ist absurd; hier allerdings schon deshalb, weil sie im Fall des Gesamtausbaus nochmals verlegt werden muss. Somit würde ohne den geplanten kapazitiven Ausbau ein sog. „Planungstorso“ entstehen, für den es keine Rechtfertigung gibt.

Wird der Bau einer Wartungshalle für den A-380 noch ansatzweise damit begründet, dass diese Flugzeuge in Frankfurt gewartet werden sollen, fehlt eine Begründung für das Parkhaus völlig.

Auch die Toreinfahrt 31 „mitten im Wald“ macht nur bei einem Ausbau Sinn.

Wird die Standortsuche für die A-380 Werft ausschließlich von dem geplanten Gesamtausbau abhängig gemacht - so wie hier geschehen (vgl. Alternativenprüfung) - zeigt sich deutlich, dass für die Konflikt- und Problembewältigung des Gesamtausbauvorhabens nur ein einheitliches Planfeststellungsverfahren möglich ist.

Die beantragten Vorhaben sind deshalb vor dem Hintergrund der Neuordnung des gesamten Wartungsbereiches im südlichen Bereich zu sehen. Dieser wird notwendig, um im Hinblick auf den Gesamtausbau neue Vorfeldflächen im Norden des Flughafengeländes zu schaffen. Dieser neuen Vorfeldflächen bedarf es wiederum nur, wenn eine Landebahn im Norden geplant wird.

Die Gründe, die die Antragstellerin anführt, weshalb eine isolierte Planfeststellung notwendig sein soll, resultieren alleine aus betriebsorganisatorischen Gegebenheiten, die jedoch die Zulässigkeit einer isolierten Planfeststellung nicht begründen.

Ein Hauptargument ist, dass das umfangreiche Planfeststellungsverfahren für den Gesamtausbau nicht rechtzeitig beendet werden wird. Die Antragstellerin geht davon aus, dass die Wartungshalle bereits 2006 gebaut werden soll, damit die im Jahr 2007 erstmalig in Einsatz kommenden A-380 dort gewartet werden können. Lufthansa hat bis 2015 lediglich 15 Maschinen bestellt. Ob und wenn ja, wie viele Flugzeuge dieses Typs gewartet werden müssen, geht aus den Planunterlagen nicht hervor. Diese wenigen Flugzeuge müssen jedoch nicht in Frankfurt gewartet werden. Die hallenpflichtigen Wartungsarbeiten können daher auch an anderen Flughäfen durchgeführt werden, ohne dass zahlreiche Überführungsflüge notwendig werden. Der kapazitive Ausbau ist von der Antragstellerin nach wie vor in einem sehr engen zeitlichen Zusammenhang geplant. Nach neuesten Pressemitteilungen soll die Landebahn auch 2006 / 2007 genutzt werden, so dass alleine aufgrund der terminlichen Planung der Antragstellerin keine zwingende Notwendigkeit für eine isolierte Betrachtung folgt (vgl. auch BUND-Aufstellung: Fraport – Planung; Anlage 1).

Damit der A-380 überhaupt in Frankfurt starten und landen kann, bedarf es noch weiterer Baumaßnahmen, die nur im Zusammenhang mit dem Gesamtausbau zu bewältigen sind. Gerade die Wartung ist jedoch nicht notwendig. Dies bestätigt auch die Antragstellerin, wenn sie behauptet, dass der A-380 unabhängig von der Errichtung der Wartungshalle starten und landen wird. Sind jedoch noch größere Baumaßnahmen notwendig, die nur mit dem Gesamtausbau zu realisieren sind, entfällt der zeitliche Aspekt als Begründung für die Abtrennbarkeit. Neue Andockbrücken sind erforderlich, damit die Passagiere vom oberen Deck ein- und aussteigen können. Größere Gates und größere Wartehallen sind erforderlich. Weiterhin muss gewährleistet werden, dass das Band bei der Gepäckausgabe in der Lage ist, die Koffer und Taschen von 555 Passagieren zu befördern. Auch sind neue Schlepper für den A-380 notwendig, die es noch nicht gibt. Aufgrund der enormen Flügelweiten wird das Schleppen größere Probleme mit sich bringen. Es wird davon ausgegangen, dass Rollbahnen neu konstruiert und positioniert werden müssen, damit genügend Raum zum Manövrieren vorhanden ist (vgl.: James

Wallace, Reporter des Seattle Post-Intelligencer, in: Aerospace Notebook: Große Veränderungen auf Flughäfen durch den Airbus A-380 sind zu erwarten; vgl. hierzu auch: Cay Rademacher und Reinhard Schulz-Schaeffler, GEO, Heft 97/2003, A-380 – Vorstoß in den Grenzbereich des Fliegens). Aus diesen Gründen ist eine Trennung der Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

Eine endgültige Klärung, ob das Start- und Landebahnsystem für den A-380 ausreicht, kann erst erfolgen, wenn die technischen Daten vollständig vorliegen. Es wird zwar derzeit davon ausgegangen, dass dieser Flugzeugtyp auf der nördlichen Parallelbahn starten und landen kann. Ob dem so ist, wird erst nach dem Bau und der Inbetriebnahme bzw. seiner Zulassung als Flugzeugtyp, festgestellt werden können. Solange dies jedoch nicht feststeht, ist davon auszugehen, dass eine Veränderung auch des bestehenden Start- und Landebahnsystems notwendig wird.

Als weiteres Argument wird von der Antragstellerin angeführt, dass für die Lufthansa Technik AG frühzeitig Planungssicherheit hergestellt werden soll. Dieses Argument ist ein für die Privatwirtschaft ersichtliches Erfordernis, da hiervon Standortentscheidungen abhängig gemacht werden. Für die rechtliche Zulässigkeit, ob eine isolierte Planfeststellung möglich ist, kann das Argument nicht angeführt werden. Vielmehr zeigt die „Drohung“, dass die Wartungshalle aus der Sicht der Lufthansa auch in München gebaut werden kann, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Beeinträchtigung auf FFH- und Vogelschutzgebiete und der artgeschützten Tieren nicht erforderlich sind.

Die Aussage auf Seite 14 der Antragsbegründung, dass die weitere Planungsentscheidung von Faktoren abhängt, die einerseits wesentlich weitreichender sind als im hier in Rede stehenden A-380 Verfahren, andererseits nicht im Zusammenhang mit den Maßnahmen im A-380 Verfahren stehen, also unabhängig voneinander sein sollen, ist falsch. Gerade im Hinblick auf die naturschutzfachlichen Faktoren und die daraus zu ziehenden naturschutzrechtlichen Konsequenzen, ist die Abhängigkeit offensichtlich. Die Antragstellerin stellt hier offensichtlich auf die mit dem Bau der geplanten Landebahn einhergehenden Lärmauswirkungen für die Bevölkerung ab. Diese einseitige Sichtweise bzw. das Herausgreifen eines Faktors, der mit dem Bau der Landebahn verbunden wäre, wird dem komplexen Ausbauvorhaben nicht gerecht. Die Antragstellerin unterschlägt in diesem Zusammenhang, dass in der geplanten Wartungshalle nicht nur der Flugzeugtyp A-380 gewartet werden soll. Vielmehr ist die gesamte Verlegung der Lufthansa-Wartung geplant. Alle Langstreckenflugzeuge sollen in Zukunft dort gewartet werden. Diese Verlagerung ist ausschließlich den kapazitiven Ausbauplänen zuzuordnen. Denn die Verlagerung wird notwendig, um die nördlichen Flughafenbereiche neu zu ordnen (vgl. oben).

Damit ist die Dimension der Wartungshalle auf die Erweiterung der Start- und Landebahnen, der Rollbahnen sowie der Vorfelder ausgerichtet (vgl. hierzu auch: VGH München, U. v. 07.01.2003, Az.: 20 A 02.40036 und 20 A 02.40037; NVwZ-RR 2003, S. 410). Andersherum ausgedrückt: Aufgrund der Zunahme des Luftverkehrs in den nächsten Jahren wird eine Wartungshalle in der Dimension geplant. Dass in den nächsten Jahren auch ein größeres Flugzeug auf den Markt

kommt, wird von dieser Planung berücksichtigt, ist jedoch nicht das tragende Argument für die geplante Wartungshalle an diesem Standort. Dies wird besonders deutlich, wenn im Erläuterungsbericht Technische Anlagen, B 1, S. 29 ausgeführt wird, dass im Jahr 2004/2005 eine Engpasssituation wegen mangelnder Hallenstellplatzkapazität entstehen wird. Dies aber nicht etwa wegen des Einsatzes des A-380, der zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht einsatzbereit ist, sondern wegen mangelnder Hallenstellplatzkapazität für die sonstigen Interkontinental-Flugzeuge.

Die Aussage, dass der A-380 auch ohne Ausbau zum Einsatz kommt, mag zutreffen. Jedoch ist damit noch nicht die Frage geklärt, ob und wenn ja, wo eine Wartungshalle für diesen Flugzeugtyp gebaut wird. Dies kann eben auch in München oder irgendwo sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus naturschutzrechtlicher Sicht, die mit dem Gesamtausbau einhergehenden Konflikte und Probleme nur in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren zu lösen sind. Aus diesem Grund ist der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen bzw. einer gemeinsamen Betrachtung mit den Planfeststellungsunterlagen zum kapazitiven Ausbau zu unterziehen.

1.3 Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Anordnung der Anwendung des UVPG

Die Einbeziehung der Auswirkungen des Gesamtprojektes (Summationsbetrachtung) ergibt sich auch aus § 6 a Abs. 4 HENatG. Nach dieser Vorschrift sind die Regelungen des UVPG auf Eingriffe anwendbar, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Das hier beantragte Vorhaben unterliegt unzweifelhaft einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Da die Antragstellerin mehrere Vorhaben gleichzeitig plant, ist § 3 b) Abs. 2 UVPG anwendbar. Durch diese erst neuerdings in das UVPG aufgenommene Regelung wurde die Relevanz der Summation schädlicher Auswirkungen durch mehrere im engen Zusammenhang stehenden Projekte normiert. Summative Betrachtungen sind den nationalen deutschen Umweltgesetzen weitgehend unbekannt. Erst durch die integrativen Ansätze des europäischen Umweltrechts finden sie Eingang in die deutschen Genehmigungsverfahren. Waren bisher isolierte Betrachtungen von Einzelvorhaben möglich, soll gerade durch den integrativen Ansatz eine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen möglich werden. Nach § 3 b Abs. 2 UVPG besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn mehrere Vorhaben derselben Art, die gleichzeitig von demselben oder verschiedenen Trägern verwirklicht werden sollen und in einem engen Zusammenhang stehen sowie die maßgeblichen Größen- und Leistungswerte erreichen. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Die Antragstellerin beantragt nahezu zeitgleich das hier beabsichtigte Vorhaben und den kapazitiven Ausbau. Zumindest befindet sich der kapazitive Ausbau selbst nach Angaben der Antragstellerin in einem planerisch konkretisierten Stand. Alle weiteren Voraussetzungen der betrieblichen und räumlichen Zusam-

menhänge liegen auch vor, so dass es sich um ein kumuliertes Vorhaben handelt (vgl. hierzu: Koch/Siebel-Hofmann, NVwZ 2001, 1084 (1086)).

Die Auswirkungen der Projekte sind daher gemeinsam zu betrachten. Dies ist mit den eingereichten Planunterlagen nicht geschehen, so dass die UVP nachzubessern ist.

2. Mangelhafte Alternativenplanung

Die in den Antragsunterlagen enthaltene Standortauswahl ist nicht geeignet, die Planfeststellungsbehörde in die Lage zu versetzen, über die Zulassung zu entscheiden. Die Antragstellerin verkennt die sich aus den gesetzlichen Regelungen ergebenden Anforderungen an eine ordnungsgemäße Darstellung der zu betrachtenden Standortalternativen.

2.1 Rechtliche Maßstäbe

Mit der vorgelegten Alternativenprüfung kann die planfeststellende Behörde nicht in die Lage versetzt werden, eine ordnungsgemäße fachplanerische Abwägung durchzuführen. Das Abwägungsgebot des § 8 I S. 2 LuftVG erstreckt sich auch auf planerische Standortalternativen. Sie müssen dargestellt, untersucht und im Verhältnis zueinander gewichtet werden. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schränkt die Alternativenprüfung dahingehend ein, dass ernsthaft in Betracht kommende Standortalternativen soweit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind. Eine gleichermaßen tiefgehende Prüfung aller in Betracht kommenden Alternativen ist nicht geboten. Allerdings hängt die jeweilige Untersuchungstiefe vor allem vom Grad der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange ab; je schwerwiegender die Beeinträchtigung anderer Belange ist, umso weitergehender sind die Anforderungen an die Alternativenprüfung. Dies gilt auch für Alternativen, die sich nicht „auf den ersten Blick“ anbieten oder aufdrängen. Wird eine unter Umständen vorzugswürdige, weil öffentliche und/oder private Belange weniger stark beeinträchtigende Alternative nicht erkannt oder vorzeitig ausgeschieden, liegt ein Abwägungsmangel vor (so zusammenfassend eine jüngere Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (B-173, BVerwG, U. v. 14.11.2002, S. 19/20 des Umdrucks mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen).

Würde die Antragstellerin keine tiefergehende Betrachtung von Alternativstandorten im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens vornehmen, müsste die Planfeststellungsbehörde den Antrag auf Planfeststellung zurückweisen, da die vorgelegten Unterlagen sowohl was die Untersuchungstiefe als auch die Bewertung betrifft, nicht ausreichen. Würde die Planfeststellungsbehörde trotzdem genehmigen, läuft sie Gefahr, dass der Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig erklärt wird.

Die vorgenommene Alternativenprüfung ist weiterhin unzureichend, weil die gesetzlichen Anforderungen gem. § 6a Abs. 1 und 2 HENatG nicht prüfbar sind. Nach dieser Vorschrift ist zu prüfen, ob der Eingriff an einer anderen Stelle mit geringeren Beeinträchtigungen durchgeführt werden kann. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Maßnahmen selbst, die Art und Dauer ihrer Durchführung oder ihre Auswirkungen die Schutzgüter des § 5 Abs. 1 HENatG oder Landschaftselemente im Sinne des Art. 10 der FFH-Richtlinie nicht mehr beeinträchtigen oder gefährden dürfen, als dies notwendig ist, um die Ziele zu erreichen, die mit dem Eingriff verfolgt werden. Hieraus ergibt sich in jedem Fall die Pflicht zur Prüfung von Vorhabensalternativen, um die am wenigsten eingriffsintensive Variante zu bestimmen (vgl. hierzu: Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt vom 11.08.2003, S. 4; so auch: Gassner, u.a. Komm. z. BNatSchG, vor § 18, Rdnr. 12f). Auf der Stufe der fachplanerischen Abwägung ist daher zu ermitteln, ob das Vorhaben an anderer Stelle mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft zu verwirklichen ist (vgl. BVerwG, U. v. 14.11.2002, S. 20 des Umdrucks). Sollten sich daher Alternativstandorte im bestehenden Flughafengelände anbieten bzw. durch Optimierung erreichen lassen, dürfen die Wartungshalle sowie die weiteren Maßnahmen nicht in den schützenswerten Waldbereichen verwirklicht werden.

Die Beeinträchtigung der öffentlichen Belange im Hinblick auf die Eingriffe in Natur und Landschaft, die Rodung von Bannwald, die Zerstörung eines (Teil-)Landschaftsschutzgebietes sowie die Beeinträchtigungen eines potentiellen FFH- und faktischen Vogelschutzgebietes wiegen so schwer, dass nach der oben zitierten Rechtsprechung die Anforderungen an die Alternativenprüfung sehr hoch sind.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt in der abschließenden Bewertung zu dem Ergebnis, dass **bei allen Schutzgütern erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind**. Alle erheblichen Umweltauswirkungen resultieren aus der direkten Flächeninanspruchnahme und aus der durch die Verlegung der Okriftler Straße und des Tores 31 bedingten Verinselung und Randstörung benachbarter Flächen (vgl. S. 73 G 1 UVS und LBP Teil V). Wie noch zu zeigen sein wird, stellen die Gutachter den Eingriff in Natur und Landschaft verharmlosend dar. Wesentliche Auswirkungen des Projekts sind völlig unzureichend ermittelt und bewertet worden. Kommen aber die Gutachter von sich aus schon zu der Einschätzung, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf alle Schutzgüter zu verzeichnen sind, dann hätte eine viel weitergehende Alternativenprüfung stattfinden müssen. Insbesondere die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind als so hochwertig anzusehen, dass sie dazu führen müssen, dass die Waldflächen nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Ihnen kommt aus ökologischer Sicht ein solch hohes Gewicht zu, dass ein Eingriff in diese (Rest-)Waldbestände nicht (mehr) toleriert werden kann. Dies ergibt sich nicht nur aus dem Status eines potentiellen FFH-Gebietes sowie eines faktischen Vogelschutzgebietes. Auch unabhängig hiervon erweisen sich die Flächen als so schützenswert, dass sie einer „Tabuzone“ gleich oder nahe kommen. Dies ergibt sich formal aus dem Bannwaldschutz, dem Landschaftsschutzgebiet sowie den Zielen der Raumordnung (Bereich Grundwassersicherung; Bereich Bestand/Wald; Regionaler Grünzug).

Weiterhin ist die vorgelegte Alternativenprüfung auch im Hinblick auf § 6a Abs. 1 Nr. 4 HENatG unzureichend. Wie noch zu zeigen sein wird, ist zu befürchten, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Art. 5 b) und d) VS-RL sowie des Art. 12 a) und c) FFH-RL betroffen sind. Von diesen Verboten kann jedoch nur eine Ausnahme erteilt werden, wenn keine anderweitige zufriedenstellende Lösungsmöglichkeit gegeben ist. Hiervon ist jedoch schon dann auszugehen, wenn nicht alle vom Vorhabensträger für erforderlich gehaltenen Planungsziele erreicht werden. Deshalb ist gerade auch im Hinblick auf die strengen Ausnahmetatbestände des Artenschutzrechts eine intensive Suche nach Alternativlösungen vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Wartungshalle und deren Dimension, wie auch für alle weiteren beantragten Maßnahmen.

Eine solche Alternativenbetrachtung gebietet nicht zuletzt auch Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, der durch § 20 d Abs. 3 Nr. 1 HENatG sowie § 34 Abs. 3 BNatSchG umgesetzt worden ist. Erhebliche Beeinträchtigungen eines FFH- und VS-Gebietes sind nur dann zulässig, wenn es keine Alternativlösung gibt. Unzutreffender Weise ist die Antragstellerin der Auffassung, dass eine Alternativenprüfung aufgrund des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nicht notwendig ist (A 2, S. 29). Geht man zutreffender Weise davon aus, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des potentiellen FFH-Gebietes zu bejahen ist, müssen die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien an die Alternativenprüfung angelegt werden. Aufgrund eines Rechtsstreits des BUND-Hessen wurde hierzu in der A 44-Entscheidung vom Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 17.05.2002, Az: 4 A 28.01, ZUR 2003, S. 22) entschieden:

*„Der Beklagte nimmt mehr oder weniger pauschal Bezug auf das Ergebnis der im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nach § 17 I 2 FStrG vorgenommenen Alternativenprüfung (...). Mit dieser Vorgehensweise wird er jedoch schon vom Ansatz her der Bedeutung nicht gerecht, die der Alternativenproblematik in der FFH-rechtlichen Verträglichkeitsprüfung zukommt. Die Alternativenprüfung, die Art. 6 IV FFH-RL vorschreibt, erfüllt eine andere Funktion als die Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicherweise nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen richtet. **Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.** Ein irgendwie gearteter Gestaltungsspielraum wird nicht eingeräumt. Schon aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Art. 6 IV FFH-RL ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zu Lasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint (...), sondern nur bei Seite geschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die FFH-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist (...).“ (Hervorhebung d.d.V.)*

Diesen Anforderungen wird die vorgelegte Auswahl von Standorten nicht gerecht. Es sind günstigere Standorte auf dem Flughafengelände vorhanden, die einen Eingriff in das Schutzkonzept der FFH-Richtlinie vermeiden würden.

Die unzureichende Alternativenprüfung ist unverständlich, da die Antragstellerin schon in der landesplanerischen Beurteilung darauf hingewiesen worden ist, dass für den variantenunabhängigen Bereich eine Alternativenprüfung aufgrund des mangelnden Konkretisierungsgrades der Planung zum damaligen Zeitpunkt nicht stattgefunden hatte und spätestens mit der Planfeststellung notwendig wird. Dass die Antragstellerin in der FFH- und VS-Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen vorliegen, ist abwegig. Insbesondere, wenn man die Summationswirkungen mit den weiteren geplanten Projekten, welche mit dem Gesamtausbau verbunden sind, betrachtet. Dies wird aber von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL gefordert (vgl. hierzu auch das Unterrichtungsschreiben vom 11.08.2003, S. 4).

Die vorgelegte Alternativenprüfung wird diesen gesetzlichen Kriterien nicht gerecht und ist nachbesserungsbedürftig. Im einzelnen ergibt sich dies aus Folgendem:

2.2 Dimensionierung ist nicht gerechtfertigt

In den Antragsunterlagen wird der Bedarf für die geplante Werfthalle vorrangig mit der Wartung des A-380 begründet. Weil die bisherigen Hallen alle nur 20 m hoch seien, das Leitwerk des A-380 aber eine Höhe von 29 m habe, müsse eine neue Halle gebaut werden. Hinsichtlich des Flächenbedarfs bleibt die Antragstellerin einen Nachweis schuldig. Sie behauptet zwar auf S. 30, A2, dass der Flächenbedarf für die Werfthalle mit der dazugehörigen Werftfläche so gering wie möglich gehalten worden sei, belegt diese Behauptung aber nicht. Diese Behauptung ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand falsch. Einige Veröffentlichungen belegen, dass die Halle völlig überdimensioniert ist:

Die Lufthansa-Technik AG hat auf ihren Internetseiten im August 2001 darauf hingewiesen, dass die Kapazitäten ausreichen, wenn einmal die „geplanten Riesen-Jumbos der Zukunft in die Luft gehen“. Am Flughafen in München würde sich die zweitgrößte Wartungsstation des Unternehmens befinden. Im Hangar 1 könnten bis zu sechs Boeing 747 sowie weitere kleinere Jets gleichzeitig untergebracht werden. Interessanterweise hat, nach Angaben der Lufthansa-Technik AG, diese Halle nur eine Höhe von 20 m. Trotz dieser Höhe geht die Lufthansa-Technik AG davon aus, dass auch die geplanten A-380 dort gewartet werden könnten (vgl. Anlage: 2). Denn nur dieser Flugzeugtyp kann mit dem „Riesen-Jumbo“ gemeint sein.

Nach Angaben der Fa. Airbus, soll der A-380 so gebaut werden, dass er in die selbe 80-Meter-„Box“ (262 feet) passt wie die B-747. Der 79 Fuß hohe Schwanz würde gerade mal so in eine 80-Meter-Box passen (James Wallace, Reporter des Seattle Post-Intelligencer, Aerospace Notebook: Große Veränderungen auf Flughäfen durch den Airbus 380 sind zu erwarten). Wenn diese Informationen, die ei-

nem Fachartikel entnommen sind, stimmen, würde die Bedarfsbegründung der Antragstellerin entfallen. Denn für die Boeing 747 ist ausreichend Wartungskapazität am Frankfurter und Münchener Flughafen vorhanden. Die sog. „Jumbo-Halle“ in Frankfurt hat Platz für sechs Boeing 747. Um dem Planungsziel der Antragstellerin, die Wartung des A-380 zu erreichen, stellt sich die Frage, ob eine Wartung in dieser „Jumbo-Halle“ nicht schon heute durchführbar ist. Nach den bisherigen Informationen scheint dies nicht ausgeschlossen zu sein.

Wenn überhaupt, scheint es ja ausschließlich Probleme mit dem Leitwerk des A-380 zu geben. Mit einer Höhe von 24,1 m soll er in diese Halle nicht hineinpassen. Dann stellt sich aber die Frage, weshalb die bestehende Halle nicht erhöht wird. Man könnte der Halle eine neue äußere Hülle geben. Technisch dürfte dies auch möglich sein, wenn man sich vor Augen hält, dass das Dachtragwerk in München an neun insgesamt 55 Meter hohen Pylonen aufgehängt worden ist. Ähnliche Konstruktionen sind auch für die bestehende Halle denkbar. Damit würde sich ein Neubau wegen der Wartung des A-380 erübrigen. Eine Waldinanspruchnahme ist nicht erforderlich.

Die Antragstellerin gelangt bezüglich solcher Umbaumaßnahmen zu der Aussage, dass solche Standorte unzumutbar in den Bestand des Flughafens eingreifen könnten. Weshalb diese Standorte allerdings nicht in Betracht zu ziehen gewesen seien, wird nicht näher erläutert. Sicherlich wird niemand verlangen, dass das bestehende Start- und Landebahnsystem überbaut wird, jedoch muss sich die Antragstellerin fragen lassen, ob durch Umstrukturierung und Optimierung auf dem bestehenden Flughafengelände nicht doch ein geeigneter Standort auffindbar ist. Hält man sich vor Augen, dass die Fraport heute über Flächen von 1.918 ha verfügt, ist die Behauptung, dass es auf dem Flughafenareal keinen geeigneten Standort für die Lufthansaerwerft gibt, weder plausibel noch glaubwürdig.

Wie die Antragstellerin auf die Dimension der geplanten Wartungshalle kommt, entbehrt jeglicher Begründung. Auf jeden Fall ist die Dimension nicht für die von der Lufthansa bestellten 15 Flugzeuge ausgelegt. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Die DLH verfügt derzeit über insgesamt 72 Flugzeuge der Code letter E (B 747, A 340 und A 330). Für diese 72 Flugzeuge werden in Frankfurt 9 Hangarplätze vorgehalten. Da von identischen Wartungsereignissen ausgegangen werden kann, sind für 15 Flugzeuge des Typs A-380 in 2015 1,88 aufgerundet 2 Hangarplätze und nicht wie beantragt 4 Hangarplätze, erforderlich. Ein Flottenwachstum wird für Frankfurt nicht unterstellt. Auch die Wartung von A-380 Flugzeugen anderer Fluggesellschaften wird in der Öffentlichkeit bestritten.

Weiterhin ist die Überdimensionierung der beantragten Werfthalle auch daran ersichtlich, dass nicht nur 4 Hangarplätze, wie in den Antragsunterlagen, entstehen sollen, sondern bei der üblichen Anordnung von Flugzeugen Platz für 5 A-380 besteht.

Nach alledem kann davon ausgegangen werden, dass zum einen die bestehenden Wartungshallen ausreichen und zum anderen eine wesentlich kleiner

dimensionierte Halle einen erheblich geringeren Platzbedarf hätte. Hieraus würden sich dann wiederum andere Standorte anbieten, die innerhalb des Flughafengeländes liegen (vgl. hierzu ausführlich: Faulenbach da Costa, Analyse und Bewertung der in das Planfeststellungsverfahren Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von A-380-Flugzeugen (A-380-Werft) eingebrachten Standortalternativen, S. 7-12).

2.3 Dimensionierung ist unzulässigerweise am Gesamtausbau orientiert

Unzulässigerweise wird bei der Standortauswahl neben dem Planungsziel „Errichtung eines A-380-fähigen Werftbereichs“ ein weiteres Planungsziel angegeben. Auf Seite 30, A 2 heißt es, dass das planerische Ziel u.a. auch die Berücksichtigung der schon sehr konkretisierten Planungen zum kapazitiven Ausbau des Flughafens sei. Wenn das der Fall ist, müssen auch alle Auswirkungen des kapazitiven Ausbaus in dem hier beantragten Vorhaben geprüft werden (z.B. die Fluglärmauswirkungen). Hiervon will die Antragstellerin dann aber wiederum nichts wissen. Es ist rechtlich nicht zulässig, „häppchenweise“ die Vorteile, die durch die Abtrennbarkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vermeintlich erlangt werden, für sich in Anspruch zu nehmen, auf der anderen Seite jedoch den Gesamtausbauplan heranzuziehen, wenn es um die Standortfrage geht.

Die unzureichende Standortauswahl ist schon daran zu erkennen, dass eine gutachterliche Aufarbeitung nicht erfolgt ist. Lediglich auf 4 Seiten in der Antragsbegründung (S. 30 – 34) werden wenige Standorte mit pauschalen Argumenten verworfen. Um den oben zitierten gesetzlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, hätte eine intensive Beschäftigung im Form einer gutachterlichen Aufarbeitung stattfinden müssen.

2.4 Kriterien für die Standortauswahl sind falsch

Die selbst kreierten Kriterien auf Seite 30 (A2) sind von der Antragstellerin aus betrieblichen Gründen für maßgeblich erachtet worden. Die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen Belange fehlen bei dieser Auflistung gänzlich und werden deshalb nicht beachtet. Es leuchtet jedoch unmittelbar ein, dass eine Suche nach einem Standort innerhalb des Flughafengeländes, eine Beeinträchtigung des schützenswerten Waldbestandes ausschließen würde und damit aus Sicht des Naturschutzes vorzugswürdig ist.

Die von der Antragstellerin genannten Kriterien werden nicht näher begründet.

Was z.B. unter der technisch/betrieblichen Machbarkeit verstanden wird, wird nicht näher erläutert. Das Kriterium taucht bei der Auswahl der Standorte nicht mehr auf. Sollte darunter verstanden werden, ob die notwendige Fläche vorhanden ist, hätte dies auch so zum Ausdruck gebracht werden müssen. Es ist nicht

nachvollziehbar dargelegt worden, ob aufgrund dieses Kriteriums Standorte ausgeschlossen wurden, die aus den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen sind.

Die Unbestimmtheit der Kriterien kann auch beim „Verhältnis von Realisierungsaufwand zur Lösung“ aufgezeigt werden. Die Antragstellerin hätte zumindest die Frage beantworten müssen, ab welchen Größenordnungen nach ihrer Ansicht das Verhältnis nicht mehr angemessen ist. Dazu hätte sie aber auch konkrete Berechnungen anstellen müssen, wie hoch ein Realisierungsaufwand wäre. Dies hat sie jedoch unterlassen.

Dass die Wartungshalle an das Gelände der bestehenden Flughafeninfrastruktur angebunden werden muss, ist selbstverständlich. Es kann daher kein Kriterium für die Standortauswahl sein. Aus diesem Grund sind gerade die Alternativen VII und II völlig absurd, da eine Anbindung fehlt.

Interessant ist, dass von der Antragstellerin die Einhaltung von Sicherheitsanforderungen als Kriterium benannt wird. Wie aus den weiteren Gutachten hervorgeht, bestehen hinsichtlich des bevorzugten Standortes erhebliche Sicherheitsprobleme, die – laut den Gutachtern – noch nicht abschließend beurteilbar sind, weil konkrete Pläne für die Hochbaumaßnahme überhaupt noch nicht vorliegen. Gerade aus diesem Grund hätte der jetzige Standort scheitern müssen (vgl. hierzu Kapitel 12 dieser Stellungnahme).

Der zeitliche Aspekt als Gegenargument für die Nutzung des Geländes der US Air Base überzeugt nicht. Nach Räumung der Flächen (2006) steht bis zum Einsatz des A-380 ausreichend Zeit für den Neubau der Werft zur Verfügung. Auf dem Gelände der US Airbase (ca. 135 ha) wäre ausreichend Fläche vorhanden, um neben dem Terminal 3 auch den zentralen Wartungsbereich zu errichten.

2.5 Gesamtausbauplanung kein „k.o.-Kriterium“

Da das Planfeststellungsverfahren vom Gesamtbau abgetrennt wurde, ist es rechtlich nicht zulässig die langfristige Ausbauplanung zu berücksichtigen. Bisher gibt es hier keine rechtsverbindlichen Festlegungen, wonach Standorte innerhalb des Flughafengeländes nicht als Standort in Frage kommen können. Die betrieblichen Planungen der Fraport dürfen bei der hier vorzunehmenden Alternativenprüfung daher nicht als „k.o.-Kriterium“ herangezogen werden.

Die Standortauswahl ist schon deswegen eine Farce, weil die Vorfestlegung durch die Antragstellerin in ihrem Generalausbauplan getroffen wurde. Wenn nun diese Vorfestlegung als „k.o.-Kriterium“ eingeführt wird, scheitern die meisten Standorte daran, dass an diesen Stellen im Falle des Ausbaus etwas anderes geplant ist. Diese dadurch bedingte Scheinprüfung muss als sinnlose Beschäftigungstherapie abqualifiziert werden.

Belastbar ist – wie bereits ausgeführt – das Kriterium der entgegenstehenden Planungsabsichten der Antragstellerin nicht. Insbesondere auch deswegen, weil

mit einer Verwirklichung der Nordwestvariante nicht gerechnet werden kann. Aufgrund des Sicherheitsrisikos für die Fa. Ticona, wird der Bau der Landebahn im Kelsterbacher Wald nicht durchsetzbar sein. Können die Pläne deshalb nicht verwirklicht werden, stellt sich auch die Standortfrage für den Wartungsbereich der Lufthansa-Werft neu.

2.6 Standorte, die sich aufgedrängt hätten

Als Standort kommt vor allem der **Flughafen München** in Betracht, der nach den Angaben auf den Internetseiten der Lufthansa Technik AG schon heute in der Lage sein soll, die „Riesen-Jumbos“ zu warten. Um den Gemeinwohlbelangen der luftverkehrsrechtlichen Sicherheitsaspekte zu genügen, ist es notwendig, dass der A-380 gewartet wird. Ist dies jedoch gewährleistet, ist dem Gemeinwohlbelang ausreichend Rechnung getragen. Ein Bedürfnis, an einem weiteren Flughafen Wartungskapazitäten für diesen Flugzeugtyp zu schaffen, gibt es aus öffentlicher Sicht nicht mehr. Es kommt daher nicht darauf an, welche unternehmerischen Wünsche die Lufthansa Technik AG hat. Sie hat zwar als bevorzugten Standort Frankfurt ausgewählt, aber immer wieder betont, dass die Wartung auch in München erfolgen kann.

Auch wenn es nicht Aufgabe dieser Einwendung sein kann, die Standortauswahl der Antragstellerin abzunehmen, sollen im Folgenden Anregungen gegeben werden, wo nach eingehender Betrachtung des **bestehenden Flughafens** und dem Planungsziel der Wartung des Flugzeugtyps A-380 Standorte zu finden sind, die einer näheren Standortbetrachtung zu unterziehen sind:

Insbesondere bieten sich im bestehenden Wartungsbereich Nord und Süd Standortflächen an. Der laufende Wartungsbetrieb steht dem nicht entgegen. Die Unterbrechung des Wartungsbetriebes durch Umbau oder Abbruch und Neubau einer Halle ist zeitlich beschränkt und logistisch in den Griff zu bekommen. Mit Zwischenlösungen kann ein zeitlicher Engpass überbrückt werden.

Ab 2005 steht auch die Fläche von Gateway-Gardens mit 40 ha zur Verfügung. Durch die Verlagerung anderer Funktionen, wie Verwaltung, Parkplätze, Speditionen oder das Lufthansa-Catering, können auf dem Kernareal erhebliche Flächen für Wartungseinrichtungen geschaffen werden. Solange Entwicklungspotenziale der vorhandenen Flächen und Flächenreserven für flughafenfremde Zwecke (Büro, Shopping, sonstige gewerbliche Nutzungen) genutzt werden, ist ein Eingriff in Natur und Landschaft über das bestehende Flughafengelände nicht gerechtfertigt.

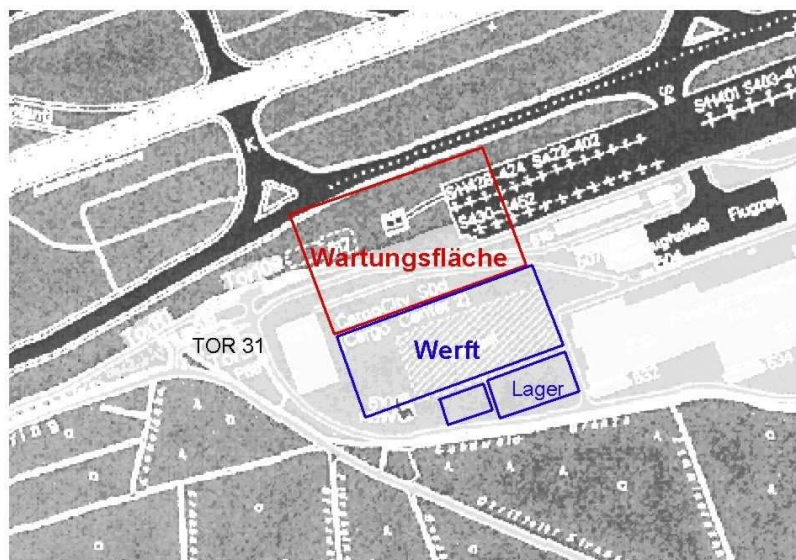
Als weiterer Standort bietet sich die Fläche nordöstlich des Endes der Startbahn West nahe Cargo-City-Nord an. Werden die Gebäude 464, 466 und 468 entfernt, so kann auch an dieser Stelle die geplante A 380-Halle mit 4 Einstellplätzen und den dazu notwendigen Einrichtungen realisiert werden. Die geplante Rampe des Rollweges von der Landebahn Nordwest könnte bei Verlegung Richtung Süden rechtzeitig das bestehende Vorfeldniveau erreichen.

Abbildung 3: Standort Variante X



Eben so wenig untersucht wurde ein Standort weiter östlich des beantragten, aber innerhalb des Flughafengeländes.

Abbildung 4: Standort Variante XI östlich des beantragten Standorts



2.7 Fehlende Alternativprüfungen für die weiteren Baumaßnahmen

Bezüglich der weiteren Baumaßnahmen fehlt eine Alternativenprüfung gänzlich.

Hierzu gehört z. B. **das Regenrückhaltebecken**. Das Regenrückhaltebecken ist am südlichen Rand des Planbereichs geplant und damit mitten im heutigen Wald. Die geplante Lage ist nur mit der Verkennung durch die Antragsstellerin verbunden, dass weitere Optimierungen zu einer Vermeidung bzw. einer Reduzierung der Waldinanspruchnahme führen müssen.

Das Regenrückhaltebecken könnte sehr gut unmittelbar östlich der A-380 Werft und südlich des Gebäudes 528 (siehe Plan "P LFB 300000 AA 0001 - b 01" aus Anhang 2 Scoping) platziert werden.

Es stellt sich auch die Frage, warum die **Lagerhalle** nicht östlich oder westlich der Halle errichtet wird bzw. in diese Halle integriert wird. Das Vorhaben würde dann weniger nach Süden vorspringen und die Okrifteler Straße (neu) könnte weiter nördlich platziert werden.

Würde man die Halle um die eigene Achse drehen und in eine echte Ost-West-Ausrichtung bringen, würde dieser Effekt verstärkt. Wenn der Zurollweg in diesem Fall von der Lage im Westen in die Mitte der Halle rutscht, ginge nicht mal ein Wartungsplatz vor der Halle verloren, denn es würde ja die Position frei, über die nun der Zurollweg läuft.

Gravierender noch ist die fehlende Alternativenplanung für die Verlegung der **Okriftlerstraße**. Da die geplante Verlegung zu erheblichen Beeinträchtigungen des Waldes durch Versiegelung, durch Randeffekte und durch die Verlärmung der Waldbestände führt, hätte hier eine intensive Betrachtung aller denkbaren „anderer zufriedenstellender Lösungsmöglichkeiten“ erfolgen müssen. Insbesondere ist zu prüfen, ob eine Untertunnelung im gesamten Bereich erfolgen könnte. Dies hätte den Vorteil, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt auf ein geringeres Maß verringert werden könnten. Weiterhin könnte im Falle des Gesamtausbaus eine nochmalige Verlegung unterbleiben. Ob aus Verhältnismäßigkeitsgründen hier die Kosten einer solchen Maßnahme entgegenstehen, bedarf einer näheren Begründung. In Anbetracht dessen, dass auch die weitere Verlegung der Straße kostenintensiv ist und die Kosten einer Untertunnelung im Verhältnis zu den Gesamtausbaukosten betrachtet werden müssen, erscheint die Planung einer Untertunnelung nicht außer Verhältnis zu dem Schutz von NATURA 2000-Gebieten zu stehen (vgl. hierzu auch: B-173 Entscheidung, BVerwG, U. v. 14.11.2002, 4 A 15.02: Der wirksame Schutz „naturschutzfachlich äußerst wertvoller“ und „außerordentlich stark“ betroffener Lebensräume kostet naturgemäß Geld; S. 25 des Umdrucks).

Auch für die **Toreinfahrt sowie das Parkhaus** gibt es keine Alternativenprüfung, obwohl sie ohne ersichtlichen Grund mitten in den Wald geplant worden sind (vgl. Punkt 4.3.3 dieser Stellungnahme). Dies kann nur mit den Gesamtausbauplänen der Antragstellerin begründet sein. Diese Betrachtung ist aber unzulässig, weil

die Verfahren abgetrennt wurden. Die Toreinfahrt sowie das Parkhaus hätten in unmittelbarer Nähe zur Werft geplant werden können. Wären diese Maßnahmen westlich von der Werft geplant worden, würde sich der Eingriff in die bestehenden Waldbestände erheblich reduzieren. Sowohl der unmittelbare Eingriff in besonders wertvolle Lebensräume als auch die dadurch bedingten Verinselungseffekte könnte dadurch vermieden werden.

3. Raumordnung

Die Planfeststellung ist zurückzuweisen, weil der Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 6a Abs. 1 HENatG nicht genehmigungsfähig ist. Ein Eingriff kann nach dieser Vorschrift nur zugelassen werden, wenn und soweit § 35 BauGB nicht entgegensteht (vgl. hierzu auch: Franz, Komm. z. HENatG, § 6a, Rdnr. 11 mit Verweis auf Blume, NuR 1995, 399). Nach dieser bauplanungsrechtlichen Vorschrift kann ein Außenbereichsvorhaben nicht genehmigt werden, wenn ihm öffentliche Belange entgegenstehen. Öffentliche Belange stehen einem solchen Vorhaben entgegen, wenn raumbedeutsamen Vorhaben die Ziele der Raumordnung entgegenstehen (§ 35 Abs. 3 Satz 2 BauGB). Die Ziele der Raumordnung stehen dem beantragten Projekt entgegen.

3.1 Entgegenstehende Ziele der Raumordnung

Das beantragte Projekt ist landesplanerisch nicht abgestimmt. Die von der Antragstellerin in den Planfeststellungsunterlagen an verschiedenen Stellen gemachten Aussagen, die eine Raumverträglichkeit unterstellen, entbehren jeglicher rechtlicher Grundlage (Ordner 1, A2, Antragsbegründung, S. 9).

Raumordnerische Ziele und Grundsätze ergeben sich zum einen aus dem Raumordnungsgesetz und zum anderen aus dem LEP sowie dem Regionalplan Südhessen 2000. Solange eine Änderung der Ziele nicht vorgenommen wird, stehen diese gem. § 4 ROG der Planfeststellung entgegen. Dem beantragten Projekt stehen folgende landesplanerische Ziele des LEP, welche in dem Regionalplan Südhessen konkretisiert sind, entgegen:

Der LEP sieht in Ziffer 5.1 als Ziel der Landesplanung vor, dass zur Erhaltung und Entwicklung der **siedlungsstrukturellen Freiraumfunktion** die großräumigen Freiraumstrukturen vor allem im Verdichtungsraum in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu einem regionalen Freiraumverbund zu entwickeln sind. Um dieses Ziel umzusetzen, sollen die Regionalpläne **regionale Grünzüge** ausweisen. Dies ist im Regionalplan Südhessen erfolgt. Das geplante Projekt liegt in einem solchen regionalen Grünzug.

Weiterhin wird als Ziel formuliert, dass der Schutz und die Entwicklung naturnaher Lebensräume in den Regionalplänen auf einem angemessenen Teil der Landesfläche, einschließlich der Gewässer, verbindlich zu sichern ist. Dies gilt für Wald und Feldflure in gleichem Maße. Im Regionalplan Südhessen wurden daher

Bereiche „**Wald-Bestand**“ ausgewiesen. Gem. Ziffer 10.2-14 sollen die ausgewiesenen Waldbestände auf Dauer erhalten bleiben. Die Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen.

Das geplante Vorhaben liegt im Bereich für die **Grundwassersicherung**. Als Ziel der Raumordnung ist im LEP formuliert, dass das Grundwasser so zu schützen und zu schonen ist, dass ein anthropogen weitgehend unbeeinflusster Zustand erhalten bleibt bzw. wiederhergestellt wird (Ziffer 8.2.1 LEP). Durch die Ausweisung als Bereiche für die Grundwassersicherung sind die Gebiete zu schützen, in denen die Grundwasserbeschaffenheit, die Grundwasserneubildung und die Grundwassergewinnung einen besonderen Schutz bedürfen. Der Regionalplan Südhessen 2000 formuliert, dass zum Schutz des Grundwassers in die Karte „Bereiche für die Grundwassersicherung“ ausgewiesen werden. Diese Bereiche sollen dem Schutz besonders sensibler und ergiebiger Grundwasservorkommen dienen. Das geplante Projekt ist mit dieser Zielsetzung nicht in Einklang zu bringen.

3.2 Keine landesplanerischen Vorgaben im Landesentwicklungsplan vorhanden

Die Antragstellerin führt auf S. 37 der Antragsbegründung aus, dass mit dem Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplanes die Landesregierung eine weitere Voraussetzung für den Ausbau des Flughafens schaffen will. Woher sie die Erkenntnis zum jetzigen Zeitpunkt nimmt, dass bei dem Änderungsverfahren das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens in den Landesentwicklungsplan aufgenommen wird, ist nicht erkennbar. Da bislang kein Anhörungsverfahren bzgl. der Änderung des Landesentwicklungsplanes stattgefunden hat, sind die Inhalte der Änderungen völlig unbekannt.

Die Formulierung der Antragstellerin, dass „das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens“ in den LEP aufgenommen wird, suggeriert, dass nur ein mögliches Ergebnis in der landesplanerischen Stellungnahme formuliert worden ist. Dem ist aber nicht so. Vielmehr wurde dort festgestellt, dass zwei Varianten mit der Raumordnung in Einklang zu bringen sind, wenn der Regionalplan Südhessen 2000 geändert werden würde.

Da keine rechtsverbindlichen Erfordernisse der Raumordnung zugunsten eines Ausbauvorhabens sprechen, ist zum jetzigen Zeitpunkt lediglich festzustellen, dass der Landesentwicklungsplan keine Zielsetzung hinsichtlich des Ausbauvorhabens der Antragstellerin hat.

Nach den erfolgreichen Klagen einiger Kommunen gegen die Zielfestsetzung zum Luftverkehr im LEP 2000, ist die entscheidende Zielfestlegung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens (Ziffer 7.4) für nichtig erklärt worden (vgl. hierzu: VGH Kassel, Urteil vom 15.08.2002, Az.: 4 N 455/02).

Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Oberste Landesplanungsbehörde mit dem Entwurf zur Aufstellung bzw. Änderung des Landesentwicklungsplanes beschäftigt ist. Jedoch ist derzeit nicht bekannt, wann mit einem Beschluss der Landesregierung über die Einleitung der Anhörung gem. § 8 II HLPG zu rechnen ist. Erst wenn ein von der Landesregierung gebilligter Beschluss vorliegt, kann dieser ins Anhörungsverfahren gem. § 8 III HLPG gehen. Es bleibt abzuwarten, ob eine geänderte Fassung des Landesentwicklungsplanes die Voraussetzungen für den hier beantragten Planfeststellungsbeschluss beinhalten wird.

Hiervon ist jedoch nicht auszugehen. Aufgrund der Sicherheitsfragen in Zusammenhang mit dem Ticono-Werk wird sich frühestens nach dem endgültigen Votum der Störfallkommission entscheiden lassen, ob die favorisierte Nordwest-Variante als landesplanerische Letztentscheidung in den LEP aufgenommen werden kann. Eine diesbezügliche (Vor-) Entscheidung der Landesregierung hierzu kann frühestens am Ende dieses Jahres getroffen werden. Nach den bisher veröffentlichten Ergebnissen der von der Landesregierung beauftragten Gutachten besteht ein nicht hinnehmbares Risiko des Flugzeugabsturzes auf das Werksgelände der Firma Ticono. Im Falle eines Flugzeugabsturzes würden die sich auf dem Gelände aufhaltenden Personen getötet sowie das gesamte Werk zerstört werden. Mithin ist das Gelände gem. § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG für den Bau einer Landebahn nicht geeignet und daher als solches auch nicht landesplanerisch festzusetzen. Scheitert jedoch der Gesamtausbau bzw. muss erneut eine andere Alternative geprüft werden, ist auch fraglich, ob die hier geplante Werftanlage an diesem Standort verbleiben muss bzw. verbleiben kann.

Inhaltlich wird es bei der Zielfestlegung zum Flughafenausbau weiterhin darum gehen, dass in die landesplanerische Letztentscheidung alle Belange in die Abwägung eingestellt werden, die zur Beurteilung und zur Bewertung dieses Vorhabens notwendig sind. Der VGH hatte in dem Urteil hierzu ausgeführt, dass insbesondere die Fragen der Lärmarten sämtlicher Verkehrsträger, die Problematiken im Hinblick auf die Schutzwürdigkeit von FFH- und Vogelschutzgebieten, sowie die künftigen möglichen Flugbewegungen ermittelt und bewertet werden müssen (Seite 17 des Umdrucks des oben genannten Urteils).

Eine solche umfängliche Prüfung ist wiederum erst möglich, wenn die Planfeststellungsunterlagen für den Gesamtausbau von der Antragstellerin eingereicht und als vollständig befunden worden sind. Wann dies der Fall sein wird, ist unbekannt.

Letztendlich muss die Prüfung, ob das hier beantragte Projekt mit den landesplanerischen Zielfestlegungen in Einklang zu bringen ist, zum Zeitpunkt des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses überprüft werden. Ob, bei der engen Zeitplanung der Antragstellerin, bis zum Ende dieses Planfeststellungsverfahrens die landesplanerische Letztentscheidung ergangen und einer gerichtlichen Überprüfung standgehalten hat, erscheint höchst zweifelhaft.

Auch aus diesem Grund ist ein isoliertes Planfeststellungsverfahren für das hier beantragte Projekt nicht gerechtfertigt.

3.3 Ergebnis des Raumordnungsverfahrens steht dem beantragten Projekt entgegen

Die Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen zur Raumverträglichkeit sind schlichtweg unrichtig. Es ist falsch, wenn auf S. 9 der Antragsbegründung behauptet wird, dass die Raumverträglichkeit des Vorhabens bei Beachtung einer Reihe von Maßgaben vom RP festgestellt worden sein soll. Auch auf S. 37 der Antragsbegründung wird von einer grundsätzlichen Vereinbarkeit als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gesprochen. Dabei wird die Aussage der landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 verkannt. Dort ist eindeutig als Ergebnis formuliert, dass eine Vereinbarkeit nur dann hergestellt werden kann, wenn Planänderungsverfahren zu einer Änderung der entgegenstehenden Ziele des Regionalplans Südhessen führen. Für den variantenunabhängigen Bereich im Süden des derzeitigen Flughafengeländes wurde das Raumordnungsverfahren nicht abschließend beurteilt.

Von der Antragstellerin wird das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung des Raumordnungsverfahrens ignoriert. In der landesplanerischen Beurteilung wird unter Ziffer 2) auf S. 7, 2. Satz, ausgeführt, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung nach § 34 III BNatSchG für den variantenunabhängigen Ausbaubereich im Süden vorgelegen haben. Deshalb lasse sich auf der Grundlage des bis zum Ende des Raumordnungsverfahrens vorliegenden Planungs- und Kenntnisstandes die Voraussetzungen für eine Ausnahme nicht beurteilen.

Aus diesem Grund muss als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festgestellt werden, dass nicht nur eine Änderung der Ziele der Raumordnung, wie sie im Regionalplan Südhessen festgeschrieben sind, notwendig ist, sondern auch eine Ausnahmeprüfung aufgrund des potentiellen FFH-Gebietes vorzunehmen ist. Eine solche Prüfung wird in den Planfeststellungsunterlagen mit dem Hinweis darauf, dass auf das potentielle FFH-Gebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen einwirken können, abgelehnt.

Damit wurde bislang für den variantenunabhängigen Bereich keine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgenommen. Hiervon geht auch das RP-Darmstadt aus, wenn es in dem Unterrichtungsschreiben für das Ausbauprojekt die Antragstellerin darauf hinweist, dass in die Alternativbetrachtung neben den eigentlichen Flugbetriebsflächen erstmals der variantenunabhängige Bereich im Süden einzubeziehen sei. Dieser Bereich sei im Raumordnungsverfahren ausgeklammert worden, da die Planungen insoweit noch nicht hinreichend konkretisiert waren (vgl. hierzu Unterrichtungsschreiben vom 11.08.2003, S. 3).

3.4 Änderung des Regionalplans Südhessens im Jahr 2006

Aus diesem Grund muss abgewartet werden, ob und gegebenenfalls wann die Ziele des Regionalplans 2000 geändert werden. Aufgrund der gesetzlichen Fristen des Landesplanungsgesetzes ist frühestens im Jahr 2006 mit einer solchen

Änderung zu rechnen. Denn bislang ist davon auszugehen, dass die Regionalversammlung von sich aus ein isoliertes Änderungsverfahren nicht einleiten wird. Von der Landesregierung kann sie erst dann dazu gezwungen werden, wenn eine endgültige Festlegung im Landesentwicklungsplan erfolgt ist. Auch in diesem Fall dürfte die Landesregierung erst nach 18 Monaten die Angelegenheit an sich ziehen, um darüber zu entscheiden. Deshalb ist mit einer Entscheidung nicht vor Ende 2006 zu rechnen.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass bei der Neuaufstellung des Regionalplans eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung stattzufinden hat. Die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) wird bei der Änderung des Regionalplans zu berücksichtigen sein. Denn gem. Art. 13 I SUP-RL müssen die Mitgliedsstaaten die Richtlinie bis zum 21.07.2004 umgesetzt haben.

Das beantragte Projekt kann daher auf absehbare Zeit nicht planfestgestellt werden.

3.5 Abweichungsverfahren unzulässig

Mittlerweile wurde die Nichtvereinbarkeit mit den Zielen der Landesplanung auch von der Antragstellerin erkannt. Der von ihr am 07.07.2003 gestellte Antrag auf Abweichung von den Zielen des Regionalplans ist rechtlich unzulässig.

Dieser Antrag ist zwingend von der Regionalversammlung zurückzuweisen, weil ein isoliertes Abweichungsverfahren gesetzlich nicht vorgesehen ist. Gem. § 12 Abs. 1 Satz 2 HLPG ist ein Abweichungsverfahren zwingend an ein Raumordnungsverfahren gekoppelt.

Ein Raumordnungsverfahren für das hier beantragte Projekt hat jedoch nicht stattgefunden. Das Raumordnungsverfahren zum Gesamtausbau des Frankfurter Flughafens hat ohne Abweichungsentscheidung geendet. Dies ist auch sachlich gerechtfertigt, da eine Abweichungsentscheidung nur ergehen kann, wenn Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Dies ist hier jedoch der Fall. Das Projekt ist aus raumordnerischen Grundsätzen nicht vertretbar.

Soll nun für das Projekt „A-380“ ein isolierte Betrachtung erfolgen, ist ein ROV notwendig.

Es kann auch nicht argumentiert werden, dass die bedingte Raumverträglichkeit von zwei Alternativen der Landebahn festgestellt worden ist. Wie bereits ausgeführt, wurde im ROV gerade für den variantenunabhängigen Bereich keine Alternativenprüfung vorgenommen. Dieses gilt es in einem isolierten Raumordnungsverfahren nachzuholen. Dies kann nicht Gegenstand eines Abweichungsverfahrens sein.

4. Erhalt des Waldes überwiegt den Interessen am Bau der A-380 Werft

Der Antrag auf Planfeststellung ist zurückzuweisen, weil die Antragstellerin keine öffentlichen Interesse geltend machen kann, die den Bau der A-380 Werft in dem ökologisch besonders wertvollen Waldbestand rechtfertigen könnte. In den Antragsunterlagen werden in den Kapiteln zur Planrechtfertigung, zur Standortauswahl sowie zur Aufhebung des Bannwaldstatus lapidare Ausführungen hinsichtlich eines vermeintlichen öffentlichen Interesses gemacht.

4.1 Das Integritätsinteresse des Waldes

An dem Erhalt des ökologisch besonders wertvollen Waldbestandes besteht ein überragendes Gemeinwohlbedürfnis. Dies ergibt sich sowohl aus fachlichen Gesichtspunkten als auch aus den besonderen naturschutzrechtlichen Erhaltungsgeboten.

Tatsächlich handelt es sich bei dem Wald im Planungsraum um einen naturschutzfachlich überaus bedeutenden Wald. Der Abschlussbericht des Senckenberg-Instituts belegt eindrucksvoll, dass die offenbar niemals unterbrochene und damit seit > 2.000 bzw. seit der Eiszeit durchgehende Existenz des Waldes in Verbindung mit der immer noch vorhandenen Größe der Waldflächen und ihre Lage am Nordrand des wärmebegünstigten Oberrheingrabens eine auch bundesweit herausragende Spitzenstellung im Naturschutzwert bestimmt.

17 % von 500 im Untersuchungsgebiet Mörfelden nachgewiesenen Pflanzenarten sind im Bestand gefährdet oder merklich im Rückgang begriffen (IV-18). Bislang ist in Deutschland kein anderes Gebiet mit einer höheren Zahl an Fledermausarten bekannt (IV-48 und IV-52).

Für Vögel ist das Gebiet „sehr artenreich“ und hervorzuheben ist „der mit 28 Arten (32,6 %) sehr hohe Anteil an gefährdeten bzw. geschützten Arten“ (IV-67). Auch die Revierdichte der Waldflächen ist mit 27,5 Arten und 134,4 Rev./10 ha „sehr hoch“ (IV-67).

Für die Amphibienfauna wird die „landesweite Bedeutung“ notiert (IV-80). Unter den 303 Arten der Nachfalter befinden sich 27 gefährdete Arten und die Artengemeinschaft zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Spezialisten aus (IV-110).

Für die Laufkäfer handelt es sich um „einen ausgesprochen artenreichen Ausschnitt der Landschaft der Untermainebene“ (IV-122), die ihrerseits bereits durch die besondere Klimagunst hohe Artenzahlen aufweist. 169 Arten wurden gefunden. Das entspricht fast der Hälfte der in Hessen überhaupt lebenden Arten (IV-122).

Für die bundesweit insgesamt seltenen „Holzkäfer“ wurde in nur einem Untersuchungsjahr (!) die gewaltige Zahl von 259 Arten gefunden, von denen 91, d. h. über 35 % gefährdet und hochgradig im Bestand bedroht sind (IV-138).

Verantwortlich für den Reichtum an Hunderten von hochspezialisierter und deshalb heute bundesweit seltener typischer Faunenelemente sind neben dem Waldalter die – immer noch – vorhandene Größe der zusammenhängenden Waldflächen und ihre Lage am Nordrand des wärmebegünstigten Oberrheingraben. Durch die o. g. Faktorenkombination Waldalter, Waldgröße und Klimagunst wird ein auch im bundesweiten Vergleich herausragender ökologischer Naturschutzwert bestimmt, der unwiederbringlich schwindet, wenn die Fläche immer weiter reduziert wird und die randlichen Störzonen ständig anwachsen.

Die Antragstellerin verkennt das Integritätsinteresse am Erhalt des Waldes (vgl. hierzu B-173 Entscheidung; BVerwG, U. v. 14.11.2002, 4 A 15.02, S. 20 des Umdrucks; NVwZ 2003, S. 485 (489)). Durch zahlreiche naturschutzrechtliche Vorschriften wird der Wald rund um das Flughafengelände in seiner Integrität geschützt.

- Es ist verboten, potentielle FFH-Gebiete erheblich zu beeinträchtigen.
- Es ist verboten, faktische Vogelschutzgebiete zu stören und zu beeinträchtigen.
- Es ist verboten, Bannwald zu roden.
- Es ist verboten, Wald im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grüngzüge Frankfurt“ zu roden.
- Es ist verboten, entgegen der Ziele der Raumordnung Bauvorhaben in diesem Gebiet zu errichten.
- Es ist unzulässig, in Natur und Landschaft einzugreifen, wenn der Eingriff nicht ausgleichbar ist.

4.2 Vertrauen auf dauerhaften Schutz

Obwohl zum Zeitpunkt der „Unterschützstellungen“ klar war, dass der Luftverkehr noch zunehmen wird, sollte ein weiterer Flughafenausbau über das bestehende Gelände hinweg verhindert werden. Dies wird bei den einzelnen Schutzkategorien (u.a. Bannwald, Landschaftsschutzgebiet) ausführlich dargelegt. Wurden die Regelungen trotz oder gerade wegen der Konfliktlage getroffen, liegt kein atypischer Fall vor, der die Ausnahme rechtfertigen könnte. Denn nur von solchen Fällen kann befreit werden, die der Gesetz- oder Verordnungsgeber nicht berücksichtigt hat. Dies ist hier gerade nicht der Fall.

Insoweit besteht ein **Vertrauenstatbestand zugunsten der Natur und Landschaft** sowie der Menschen dahingehend, dass die Waldbestände dauerhaft vor einer weiteren Inanspruchnahme geschützt werden sollten.

Der Antragstellerin muss entgegen gehalten werden, dass sie sich nicht auf die Ausnahmeregelungen stützen kann. Diese Verbotstatbestände sind der Antragstellerin seit langem bekannt. Die Ausweisungen erfolgten unter Beteiligung der Öffentlichkeit und wurden öffentlich bekannt gemacht.

Besonders deutlich wurde das Verbot in den Regionalen Raumordnungsplänen (vgl. Zif. 7.3 des in der Raumordnungsversammlung am 20.11.1998 beschlossenen Entwurfes):

„Kapazitätserweiterungen sollen durch verbesserte Nutzungskonzepte im Rahmen des technisch Machbaren erfolgen. Eventuelle Kapazitätserweiterungen haben im Rahmen der heutigen Gebietsgrenzen (Zaun) stattzufinden.“

Auch der 1971 an die Antragstellerin (als Rechtsnachfolgerin der FAG) adressierte Planfeststellungsbeschluss zur Genehmigung der „Startbahn-West“ enthielt die Festlegung, dass ein weiterer Ausbau über das Flughafengelände hinweg nicht möglich sei (vgl. Seite 10 des PFB).

„Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- und Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18-West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

Eine weitere Zerstörung von Waldflächen sollte danach auf jeden Fall ausgeschlossen werden. Diese von der damaligen Landesregierung abgegebene Willenserklärung muss sich die jetzige Landesregierung zurechnen lassen. Eine Ausnahmegenehmigung zugunsten des kapazitiven Ausbaus ist aufgrund dieser Zusicherung nicht möglich. Die Antragsstellerin kann sich aufgrund dieser eindeutigen Festlegungen auch nicht auf überwiegende öffentliche Interessen stützen, die einen Ausbau an diesem Standort rechtfertigen. Auch mit der hier beantragten Wartungshalle soll der kapazitive Ausbau vorbereitet werden (vgl. hierzu die Ausführungen im Kapitel „Keine isolierte Betrachtung möglich“).

Es liegt mithin keine Befreiungslage vor, die eine Ausnahme von den strengen Schutzvorschriften rechtfertigen könnte.

4.3 Öffentliche Interessen am Bau der A-380 Werft liegen nicht vor

Darüber hinaus liegen jedoch auch keine Befreiungs-, Abweichungs- oder Aufhebungsgründe vor. Wenn von den Verboten eine Ausnahme gemacht werden soll, müssen Gemeinwohlbelange dies rechtfertigen. Darüber hinaus müssen die Gemeinwohlbelange das Integritätsinteresse am Erhalt des Waldes überwiegen

(Bannwald; § 22 Abs. 2 HEForstG; § 30 b HENatG i.V.m. LSG-VO; Eingriffsregelung gem. § 6 a Abs. 2 Zif. 2 HENatG). Die Antragstellerin geht offensichtlich davon aus, dass solche Gemeinwohlgründe vorliegen. Dabei verkennt sie allerdings die strengen Anforderungen, die an die Ausnahmetatbestände geknüpft sind.

In Literatur und Rechtsprechung wird auf den **Ausnahmecharakter** der Befreiungsregelungen hingewiesen. Bei der Anwendung der Befreiungsvorschriften sei ein **strenger Maßstab** anzuwenden (Gassner, u.a., Komm. z. BNatSchG, § 22, Rdnr. 51; Franz, Komm. z. HENatG, 2. Auflage, § 30 b, Rdnr. 2). Aufgrund der jeweils besonderen Schutzkategorie für einen Lebensraum, für ein Biotop oder für bestimmte Tier- und Pflanzenarten soll von den Befreiungstatbeständen **restriktiv** Gebrauch gemacht werden. Dies ist auch konsequent im Hinblick auf das Staatsziel Umweltrecht (Art. 20 a GG), welches den Schutz der Umwelt auch für die nachfolgenden Generationen beinhaltet. In Konkretisierung dieses Staatszieles ist im Umwelt- und Naturschutzrecht ein breit gefächertes Instrumentarium vorhanden, um für Natur und Landschaft besonders schutzwürdige Bereiche den notwendigen Schutz zu gewährleisten. Der nachhaltige Schutz ist jedoch nur zu gewährleisten, wenn er dauerhaft gesichert ist und nicht durch immer neue Ansprüche an die Nutzung des unter Schutz stehenden Raumes konterkariert wird.

Für die Bannwaldaufhebung sind nicht nur das Vorliegen von „öffentlichen Interessen“ erforderlich, vielmehr muss es sich um „Gemeinwohlbelange“ handeln. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung zum besonderen Biotopschutz hervorgehoben, dass nicht jedes beliebige Interesse ausreicht, sondern dass nur **qualifizierte öffentliche Interessen** dem Gemeinwohl entsprechen (BVerwG, Beschluss vom 20.02.2002, Az: 4 B 12/02, Juris CD-Rom, S. 2). Qualifizierte öffentliche Interessen wurden von der Antragstellerin jedoch nicht vorgebracht.

Noch strenger sind die Voraussetzungen, wenn es um Ausnahmen von Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen geht. Liegen schon keine überwiegenden öffentlichen Interessen für die Wartung des A-380 vor, können die Voraussetzungen, um von diesen besonderen naturschutzrechtlichen Verboten befreit zu werden, von der Antragstellerin bei dem beantragten Projekt schon gleich gar nicht in Anspruch genommen werden. Eine Ausnahme von diesen Vorschriften ist nur möglich, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Durch das Ergebnis der Antragstellerin in der FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen vorliegen, hält sie eine Begründung für die Voraussetzungen einer Befreiung gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL für nicht geboten. Dass erhebliche Beeinträchtigungen auf das potentielle FFH-Gebiet vorliegen, wird in der naturschutzrechtlich fachlichen Stellungnahme belegt.

Die Antragstellerin verkennt weiterhin die besondere artenschutzrechtliche Problematik. Da vermutlich auch Verbote aus Art. 12 FFH-RL betroffen sind, ist eine Befreiung nur unter den strengen Voraussetzungen des § 6a Abs. 1 Zif. 4 HENatG; § 62 I Ziffer 2 BNatSchG i.V.m. Art. 16 FFH-RL möglich. Weiterhin ist auch die Eingriffsregelung gem. § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG einschlägig, wonach

bei Zerstörung von Biotopen, die für streng zu schützende Tierarten nicht ersetzbar sind, der Eingriff nur zugelassen werden darf, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dies rechtfertigen.

Als „zwingend“ wird danach ein Grund angesehen, wenn die gezielte Erforderlichkeit zugunsten des mit dem Projekt verfolgten Schutzgutes zu bejahen ist. Nicht erforderlich ist hier, dass Sachzwänge unausweichlich sind. Wohl aber muss das Schutzgut, welches im öffentlichen Interesse realisiert werden soll, das Projekt gezielt, d.h. als wesentlicher (nicht nur als Neben-) Zweck erfordern (Hildesheim-Entscheidung, BVerwG, U. v. 27.01.2000, NVwZ 2000, 1171). „Zwingend“ ist im Sinne von ALTERNATIVLOS zu verstehen (siehe Gassner, u.a., Komm. z. BNatSchG, 2. Auflage, § 19, Rdnr. 46).

Noch engere Voraussetzungen resultieren aus dem Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes. Wie noch zu zeigen sein wird (vgl. hierzu: Kapitel 7.2 und naturschutzfachliche Stellungnahme, Teil I) gehen von dem beantragten Projekt erhebliche Beeinträchtigungen auf ein faktisches Vogelschutzgebiet aus. Damit wäre das beantragte Projekt unzulässig, da es gegen das Störungs- und Beeinträchtungsverbot verstößt. In solchen Fällen wird nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes eine Ausnahme nur dann gewährt, wenn überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sowie Gründe des Natur- und Umweltschutzes selbst geeignet sind, das Beeinträchtigungs- und Störungsverbot des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 VS-RL zu überwinden (vgl. EuGH, U. v. 28.02.1991 – Rs.C-57/89 – Leybucht – NuR 1991, 249). Wirtschaftliche oder soziale Gründe werden hiervon nicht erfasst.

Im Folgenden wird dargelegt, dass es schon keine unmittelbaren öffentlichen Interessen bzw. Gemeinwohlbelange gibt, die den Bau der A-380 Werft im Waldbereich rechtfertigen. Auf jeden Fall kann die Antragstellerin keine überragende Gemeinwohlbelange geltend machen.

4.4 Ausnahmetatbestände sind nicht dargelegt und nicht ersichtlich

Die Antragstellerin macht keine öffentlichen Interessen geltend, die eine Ausnahme von den besonderen Schutzvorschriften rechtfertigen können. Die Antragsunterlagen begründen die Planrechtfertigung und die Rodung von Bannwald vorrangig mit dem Bedürfnis der Wartung des A-380. Ein solcher Bedarf liegt jedoch nicht vor bzw. ist von der Antragstellerin nicht vorgetragen worden.

4.4.1 Gewährleistung der Sicherheit am Frankfurter Flughafen

Zwingende Gründe zur Realisierung der Wartungshalle liegen nicht aus dem öffentlichen Auftrag der Antragstellerin einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten vor. Grundsätzlich dient die Anlage eines Flugplatzes dem öffentlichen Interesse. Klar ist auch, dass Flugzeuge gewartet werden müssen. Hierfür besteht aus Gründen der Sicherheit ein überaus großes Interesse. Deshalb werden auch Wartungshallen dem Flughafenbetrieb zugeordnet (vgl. hierzu: Hof-

mann/Grabherr, § 8, Rdnr. 23; Steinberg/Berg/Winkel, § 1 Rdnr. 94). Sind demnach Wartungsflächen auf einem Flughafengelände notwendig, ist damit noch nichts darüber ausgesagt, für welche Flugzeuge auf welchem Flughafen diese Wartung stattzufinden hat.

Auf dem jetzigen Flughafengelände bestehen bereits zahlreiche Wartungshallen, die von zahlreichen Fluggesellschaften genutzt werden. Alleine der Lufthansa stehen drei Wartungshallen zur Verfügung. Die größte von ihnen ist die Jumbo-Halle, die sich aus den Flugzeughallen 5 und 6 zusammensetzt. Diese „Jumbo-Halle“ (vgl. Fraport, Generalausbauplan 2000) hat eine Grundfläche von 51.000 m². Die Antragstellerin erfüllt damit ihre Verpflichtungen, ausreichend Wartungskapazität zur Verfügung zu stellen. Sie ist aber nicht verpflichtet, allen Flugzeugbetreibern die Wünsche nach einer neuen Wartungshalle zu erfüllen.

Originäres Interesse der Fraport ist nicht die Sicherheit für den Flugverkehr, sondern das unternehmerische Interesse, welches durch die Vermietung weiterer Hallen bzw. durch einen Erbbauvertrag ausgelöst wird. Dies ist deutlich daran zu erkennen, dass Fraport lediglich das Baurecht herstellt. Bauherr und künftiger Betreiber wird die Deutsche Lufthansa Technik AG sein.

Zwingend ist die A-380 Wartung in Frankfurt schon deshalb nicht, weil eine Alternative von der Antragstellerin (Fraport) und der Betreiberin (DLH) selber benannt wird. Immer wieder wird von der Fraport in der Öffentlichkeit die „ernstzunehmende“ Konkurrenz des Münchener Flughafens angeführt. Lufthansa selber betont, dass München ein adäquater Standort für die A-380 Wartung sei. Nach Pressemitteilungen der Lufthansa wird eine Entscheidung darüber, ob der A-380 in Frankfurt oder in München gewartet wird, erst noch getroffen werden (vgl. FR 12.08.2003). Da schon von der Antragstellerin und von der zukünftigen Betreiberin ein Alternativstandort genannt ist, ist die Realisierung in Frankfurt nicht „zwingend“. Zum Schutz des potentiellen FFH-Gebietes ist daher eine Ausnahme nicht zu rechtfertigen.

Die Antragstellerin führt in den Antragsunterlagen selber aus, dass der A-380 auch in Frankfurt starten und landen wird, egal, ob eine Wartungshalle gebaut wird oder nicht. Sie belegt damit, dass dieser Flugzeugtyp auch an anderer Stelle gewartet werden kann.

Die Vorhabensträgerin bestreitet auch nicht, dass sieben Wartungsplätze für fünfzehn A-380 Maschinen eine Überkapazität darstellen. Sie greift deshalb zum Hilfsargument künftig fehlender Wartungskapazität für Interkontinentalflugzeuge (IKF). Für diese Flugzeuggröße stehen in Frankfurt heute 9 Hallenplätze zur Verfügung. Die Zahl der Wartungsplätze außerhalb der Hallen ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Hinsichtlich des Mangels an Hallenwartungsplätzen bezieht sich die Vorhabensträgerin ausschließlich auf Prognosen der Lufthansa. Danach würde im Jahr 2015 ein Bedarf von 14 Hallenplätzen bestehen. Bei dieser Rechnung sei unterstellt worden, dass ein A-380 Wartungsplatz 1,5 Wartungsplätzen der heutigen IKF entspricht. Änderungen in der Zusammensetzung der Flugzeugflotte würden da-

zuführen, dass die Zahl der neun Plätze auf acht reduziert würde. Die drei Wartungsplätze in der A-380-Werft, die außerhalb der Halle errichtet werden sollen, werden aus einem bereits bestehenden Mangel an entsprechender Wartungskapazität begründet, der sich bereits leistungsmindernd auf die Start- und Landebahnkapazität auswirke. Welchen Umfang die Leistungsminderung besitzt, wird nicht erläutert.

Die gesamte Begründung basiert auf unbewiesenen Behauptungen und Spekulationen. Sie ist nicht geeignet, das Vorhaben planungsrechtlich zu begründen. Vielmehr zeigt sich erneut der Zusammenhang zwischen dem beantragten Vorhaben und dem weiteren geplanten Ausbau. Im Einzelnen:

- Die genannten Prognosen der Lufthansa sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen. Es handelt sich um unbelegte Behauptungen.
- Die Lufthansa ist als künftige Bauherrin und Betreiberin der Werft auch nicht unabhängig. Sie hat vielmehr ein betriebswirtschaftliches Interesse an einer möglichst großen Wartungskapazität. Da sie die einzige A-380-Werft in Deutschland, vielleicht sogar in Europa betreiben wird, kann sie einen Wartungsbereich als zusätzlichen Betriebszweig einrichten oder – im Hinblick auf andere Flugzeugtypen – erweitern. Zumindest ist dies nicht auszuschließen. Dieses Wirtschaftsinteresse der Lufthansa geht über die Verkehrsfunktion der Frankfurter Flughafens weit hinaus.
- Die These von der Reduktion der heutigen Wartungsplätze ist nicht glaubwürdig. Zum einen wird die Zahl der Wartungsplätze nicht durch Flottenzusammensetzungen verändert, auch nicht durch die Veränderung in der Zusammensetzung der IKF der Lufthansa. Zum anderen fehlt es an jedem Beleg für die These. Es handelt sich um eine Behauptung ohne jede Herleitung.
- Die vier Wartungsplätze in der A-380-Halle entsprechen nach Angaben der Antragstellerin sechs Hallenwartungsplätzen für IKF. Damit würden in 2015 nicht die prognostizierten 14, sondern 15 Wartungsplätze zur Verfügung stehen. Berücksichtigt man die übliche Kopf-zu-Kopf-Aufstellung, ist die Zahl der Wartungsplätze noch größer und dürfte 16-18 Plätze betragen.
- Eine Vergrößerung der IKF der Lufthansa wird behauptet, aber nicht belegt. Im Gegenteil der Lufthansa-Konzern bereitet derzeit eine Verkleinerung der Flugzeugflotte vor, so dass die Gewerkschaften um den Arbeitsplatzverlust bei Piloten bangen und Gegenmaßnahmen vorbereiten (FAZ vom 06.09.03).
- Keine Luftfahrtgesellschaft kann die Planung der Flottenentwicklung unabhängig von der Start- und Landebahnkapazität am Heimatflughafen betreiben. Dies gilt auch für Lufthansa. Eine Ausweitung der IKF würde im Flugbetrieb zu Lasten der Kontinentalverkehre gehen. Damit wären die Zubringerflüge und die HUB-Funktion gefährdet.

- Wenn Lufthansa tatsächlich eine größere Zahl Maschinen für die IKF plant, dann sicherlich nicht unabhängig von der Start- und Landbahnkapazität am Frankfurter Flughafen. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten aber keine Angaben zur Entwicklung der IKF – weder für die Planfälle mit/ohne neue Landebahn, noch für die Planfälle mit/ohne neue Werftkapazität.
- Frankfurt ist nicht nur für die Lufthansa der Heimatflughafen. Doch der Antrag bezieht sich nur auf die Lufthansa-Prognose.
- Ausweislich der Generalausbauplans und der Scopingunterlagen soll unmittelbar westlich der A-380-Werft eine weitere Werft für den Lufthansa-Konzern errichtet werden. Die Vorhabensträgerin hat es versäumt zu erläutern, warum eine funktionelle und räumliche Zusammenfassung mit diesem Vorhabensteil des weiteren Ausbaus nicht möglich ist.
- Wartungsumfang und Wartungsdauer des A-380 fehlen in den Antragsunterlagen. Die für den A340 und die B747-Typen angeführten Tabellenwerte zeigen Wartungsintervalle, aber keine Wartungsdauer. Auch ist die Zuordnung der Check-Arten zur Hallennutzung nicht ersichtlich. C-Check und CR-Check als hallenpflichtige Arbeiten erfolgen nur Abstand von 1,5 bis 3 Jahren.

Gänzlich inakzeptabel ist die Herleitung des Bedarfs zusätzlicher – drei A-380 bzw. 4,5 normale - Wartungsplätze außerhalb der Halle. Wenn hierdurch tatsächlich eine „immense Kapazitätseinschränkung“ der Start- und Landbahnkapazität hervorgerufen wird (B1, Seite 31), dann müssen diese Einschränkungen auch quantifiziert und die Konsequenz aus der Engpassbeseitigung bestimmt werden. In diesem Zusammenhang ist von erheblichem Gewicht, welche Kapazitätsauswirkungen das Vorhaben auf die Zahl der Flugbewegungen haben wird. Die Vorhabensträgerin spricht im übrigen davon, dass ein Verzicht auf diese Wartungspositionen möglich ist. Allerdings würde dies zur Kapazitätseinschränkung der Passage führen. Spätestens hier wird offensichtlich, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Flugbewegungszahl in Frankfurt hat. Der Kreis der Verfahrensbeteiligten ist damit zu klein gewählt.

Eine Bereitstellung von Wartungsflächen in Frankfurt aus Sicherheitsgründen liegt damit nicht im unmittelbaren öffentlichen Interesse, sondern ausschließlich im unternehmerischen Interesse der Fraport an den Pachterlösen aus dem Erbpachtvertrag sowie im unternehmerischen Interesse der Lufthansa-Technik AG.

4.4.2 Standortfrage

Als mittelbares öffentliches Interesse führt die Antragstellerin noch die Sicherung des Standortes an. Die Antragstellerin führt lediglich aus, dass es im Falle der Nichtrealisierung des Vorhabens zu erheblichen nachteiligen Folgen für die infrastrukturelle Bedeutung des Flughafens Frankfurt kommen werde. Die Wartung des A-380 sei für die Rhein/Main Region und für die Erhaltung qualifizierter und zukunftssicherer Arbeitsplätze notwendig (S. 11, A 2). Die Funktion des Frankfur-

ter Flughafens als Heimatbasis der Deutschen Lufthansa AG sei „möglicherweise“ insgesamt gefährdet.

Diese rein spekulativen Ausführungen sind durch keinerlei Argumente belegt und reichen nicht aus, die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses als Rechtfertigung von einer Ausnahme zum Erhaltungsgebot des Waldes heranzuziehen.

Vielmehr ist es unwahrscheinlich, dass lediglich 15 neue Flugzeuge zu einer Aufgabe der Heimatbasis der Lufthansa AG führen. Zurzeit betreut die Wartungsbasis der Lufthansa 376 Flugzeuge, einschließlich der 243 Flugzeuge der Deutschen Lufthansa. Diese Wartungskapazität würde nicht verloren gehen.

Weiterhin wird im Kapitel „Alternativenprüfung/Dimension“ dargelegt, dass es zum einen durchaus Standorte innerhalb des Flughafengeländes für die Wartungshalle gibt und zum anderen, dass es eine Wartung des A-380 mit geringen technischen Änderungen auch in der bestehenden größten Wartungshalle gibt. Die Antragstellerin hätte durch eine intelligentere Planung durchaus die Möglichkeit den Standort „Frankfurt“ im Rahmen des bestehenden Flughafens neu zu ordnen, ohne dass Standortnachteile entstehen. Verweigert jedoch Fraport weiterhin jegliche Anstrengungen zu einer optimierten Flughafennutzung in Frankfurt, läuft sie Gefahr, mit ihrer gesamten Ausbauplanung zu scheitern, ohne Alternativen ernsthaft geprüft zu haben. Es ist im gesamten Planungsverlauf bisher nicht erkennbar, dass die Antragstellerin den Ernst der naturschutzrechtlichen Lage erkannt hat. Sie plant großzügig und in Dimensionen, die an dem Standort Frankfurt nicht (mehr) zu verwirklichen sind.

4.4.3 Arbeitsplätze

Mittelbar verfolgt die Antragstellerin mit ihrer Planung auch Interessen des Arbeitsplatzerhaltes und will damit die Pläne rechtfertigen. Dies reicht jedoch nicht aus.

Bezüglich des Arbeitsmarktarguments geht die Antragstellerin selbst lediglich von einem Erhalt von Arbeitsplätzen aus. Nicht ein neuer Arbeitsplatz soll geschaffen werden. Weshalb allerdings ein Arbeitsplatz verloren gehen würde, wenn die A-380 Wartung nicht kommt, bleibt offen und wird nicht belegt. Wie aus der Antragsbegründung B 1 hervorgeht, sind die Auftragsbücher für die Wartung in den nächsten Jahren voll, unabhängig, ob der A-380 in Frankfurt gewartet wird oder nicht. Aus diesem Grund kann von einer Arbeitsplatzgefährdung im Bereich der Wartung keine Rede sein.

4.5 Rechtsfolge

Weder die Aufhebung der Bannwaldeigenschaft, noch die Befreiung aus dem Schutzgebiet, noch eine Abweichung von dem besonderen Schutz des potentiellen FFH-Gebietes und faktischen Vogelschutzgebietes ist durch zulässig. Ge-

meinwohlbelange, die das Integritätsinteresse der Natur in diesem Wald überwiegen, liegen nicht vor.

Eine Herleitung, weshalb das Parkhaus, die Toreinfahrt, die Lagerhalle und das Regenrückhaltebecken aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls erforderlich sind, fehlt gänzlich.

5. Bannwaldverlust ist nicht hinzunehmen

Der Antrag auf Planfeststellung ist abzulehnen, da überwiegende Gründe des Gemeinwohls eine Aufhebung des Bannwaldstatus in dem hier beantragten Umfang nicht vorliegen (§ 22 II HEForstG). Hilfsweise wird die Nachbesserung der vorgelegten Antragsunterlagen beantragt, da sie die Auswirkungen auf den Bannwald völlig unzulänglich darstellen.

5.1 Die Bedeutung des Bannwaldes

Die Antragstellerin verkennt die Bedeutung des Waldes. Der Wald wird u.a. durch das Bundeswaldgesetz sowie das Hessische Forstgesetz geschützt. Gem. § 1 Zif. 1 BWaldG ist der Wald vor allem auch wegen seiner Bedeutung für die Umwelt zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehren und seine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern (zu den Schutzfunktionen des Waldes siehe ausführlich: Kolodziejcok/Recken/Apfelbacher/Iven, Naturschutz, Landschaftspflege und einschlägige Regelungen des Jagd- und Forstrechts,⁴⁶ Erg.lfg., Ordnungsnummer 4527, § 1 Rdnr. 12ff.).

Damit dienen die forstrechtlichen Vorschriften auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, wie es im Bundesnaturschutzgesetz vorgesehen ist. Auch dort wird in § 1 Ziffer 1 als Ziel des Naturschutzes und der Landschaftspflege der Schutz, die Pflege, die Entwicklung und die Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes benannt. Zum Naturhaushalt ist auch der Wald zu rechnen. Deutlicher wird dies noch bei der Konkretisierung der Grundsätze des Naturschutzrechts. Dort heißt es z.B. in Abs. 1 Zif. 6 S. 3, dass Wald und sonstige Gebiete mit günstiger klimatischer Wirkung sowie Luftaustauschbahnen zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen sind. Gerade der Bannwaldschutz dient der Ausgestaltung dieser Zielsetzung. Die Restwaldflächen um den Frankfurter Flughafen haben besondere Funktionen für das Klima. Gem. § 2 Abs. 1 Zif. 4 BNatSchG wird auch der Grundwasserschutz, ebenso wie bei § 1 Zif. 1 BWaldG als Belang für Natur und Landschaft als Grundsatz des Naturschutzes etabliert. Der Wald bietet rund um den Frankfurter Flughafen insbesondere auch für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten einen besonders wertvollen Lebensraum, der durch § 2 Abs. 1 Zif. 9 BNatSchG vom Schutzbereich des Naturschutzrechtes umfasst wird.

Die zahlreichen Schutzfunktionen des Waldes sollen durch die verschiedenen Instrumentarien des Forstrechtes erfüllt werden. Das Forstrecht hat neben dem Bewirtschaftungsinteresse des Waldes auch in Ausformung des Art. 20 a GG die

dauerhafte Erhaltung des Waldes aus Belangen des Naturschutzes zum Ziel. Deshalb dienen die darauf gerichteten Instrumentarien des Forstrechtes auch als Instrumente zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzrechtes gem. §§ 1 und 2 BNatSchG.

Als Instrumentarien des Forstrechts dienen vor allem die Genehmigungspflicht zur Rodung von Wald, die forstlichen Rahmenpläne sowie in Hessen die Bannwalderklärung.

Die Rodung von Wald gem. § 9 I BWaldG, § 12 HEForstG steht unter einem Genehmigungsvorbehalt. Diese Regelung macht deutlich, dass jede Umwandlung von Wald der Intention des § 1 Zif. 1 BWaldG widerspricht, da der Wald grundsätzlich zu erhalten ist. Die Genehmigung soll versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder für die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Die Walderhaltung rund um den Frankfurter Flughafen liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse, da der Wald sowohl für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, als auch für die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Zur Untermauerung dessen, dass der Frankfurter Wald aufgrund solcher überwiegenden Gemeinwohlbelange zu erhalten ist, wurde dieser – in dem hier maßgeblichen Bereich – schon 1986 bzw. 1988 zum Bannwald erklärt. In den Antragsunterlagen wird daher richtigerweise die Bannwalderklärung mit den ihr zukommenden Funktionen zitiert (vgl. S. 58, G 1, Teil V). Jedoch geht aus den gesamten Antragsunterlagen nicht hervor, weshalb gerade im Umfeld des Frankfurter Flughafens der Schutz des Waldes von einer zentralen Bedeutung ist.

Der Flughafenausbau der 80er Jahre, der Bau der Startbahn 18 West, war eine der Triebfedern für die Einführung des Bannwaldschutzes seit 1986. Das Versprechen des damaligen Ministerpräsidenten Holger Börner: „Kein Baum soll mehr fallen...“ sollte umgesetzt werden. In einer Resolution des Landtags erklärten Abgeordnete aller Fraktionen am 19. Mai 1994 den Schutz des Waldes in der Rhein-Main-Region zu einer vordringlichen Aufgabe. Ministerpräsident Roland Koch gehört als damaliger Fraktionsvorsitzender zu den Mitunterzeichnern. Es war gesellschaftlicher Konsens, dass keine Erweiterung des Flughafens jenseits des bestehenden Zauns mehr genehmigt werden darf.

Es sollte sich um einen dauerhaften Schutz handeln. Nach den zu diesem Zeitpunkt geltenden forstrechtlichen Regelungen wurde Wald nur dann als Bannwald ausgewiesen, soweit er wegen seiner besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl **unersetzlich** ist. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart war verboten (vgl. § 33 Abs. 2 HEForstG vom 04.07.1973). Bei der Bannwaldeigenschaft handelt es sich um eine **besonders strenge Schutzform**, die weit über den allgemeinen Waldschutz, aber auch anderen Waldschutzkategorien hinausgeht (vgl. hierzu Franz, Der Bannwaldschutz, NuR 2001,

433). Im Mittelpunkt des Bannwaldschutzes steht die nachhaltige Sicherung des Waldbestandes zu Gunsten bestimmter Waldfunktionen.

Der Gedanke, dass durch die Erklärung zum Bannwald keine weiteren Eingriffe in den Waldbestand rund um das bestehende Flughafengelände stattfinden sollten, findet sich dann auch in der seit 1980 gültigen Fassung der 4. Durchführungsverordnung wieder. Dort war in § 3 geregelt, dass die Aufhebung des Bannwaldschutzes nur dann möglich sein sollte, wenn dessen Schutzfunktionen nicht mehr bestehen. Die Schutzfunktionen der Bannwalderklärung sind nicht verloren gegangen. Im Gegenteil: Der zunehmende Siedlungsdruck und die weitere Luftverschmutzung haben zugenommen, so dass den Schutzfunktionen eine noch höhere Bedeutung zukommt.

Dies ergibt sich auch daraus, dass die Stadt Frankfurt unterbewaldet ist. Der Wald kann somit seine Funktionen schon jetzt nicht mehr in ausreichendem Maß wahrnehmen. Aus dem Forstlichen Rahmenplan Südhessen (gem. § 6 HEForstG; veröffentlicht in: Staatsanzeiger 1997, S. 1828) geht hervor, dass im hochverdichteten Rhein-Main-Gebiet die Stadt Frankfurt eine unterbewaldete Teilregion bildet. Die Bewaldungsanteile liegen hier erheblich unter 30 %. Die Stadt Frankfurt hat damit den geringsten Bewaldungsanteil aller südhessischen Landkreise bzw. kreisfreien Städte. Daraus ergibt sich ein „trauriger Tiefstwert“ von 60 m² Waldfläche pro Frankfurter Bürger (S. 20 Forstlicher Rahmenplan Südhessen).

Auch der Hessische Landtag hat mit der Novelle des HEForstG keine beliebige Aushöhlung des Bannwaldschutzes gewollt. Noch am 5.12.01, also weit nach dem Ende der sog. Mediation und der Landtagsanhörung zum Flughafenausbau, hieß es in der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr: „Der grundsätzliche Schutzcharakter von Bannwald in Hessen soll nicht aufgehoben werden.“ Mit der Gesetzesänderung sollte auch nicht jede Aufhebung des Bannwaldes im Bereich des Frankfurter Flughafens möglich werden. Bannwald sollte vielmehr nur aufgehoben, „falls dies zur Realisierung einer Ausbauvariante erforderlich ist“ (LT-Drucks. 15/3462). Der dann folgende Landtagsbeschluss ist bemerkenswert, weil die Fraport AG damals ihren Wunsch nach ca. 100 ha Fläche bereits veröffentlicht hatte.

Wenn das beantragte Vorhaben A-380-Werft wie behauptet unabhängig vom Bau der neuen Landebahn zu sehen ist, dann ist die Bannwaldaufhebung für diese Maßnahme nie politisch gewollt gewesen. Die Aufhebung würde dem Willen des Gesetzgebers sogar widersprechen, zumal sie sich nicht am Notwendigen, sondern – aus der Sicht der Vorhabensträgerin - am Wünschenswerten orientiert (vgl. Punkt 2.2).

5.2 Unzureichende Darstellung der Auswirkungen auf den Bannwald in den Antragsunterlagen

Der Verlust von Bannwald wird auf Seite 58 G 1, Teil V beschrieben. Die Gutachter kommen auf Seite 59 zu dem Ergebnis, dass der Bannwaldverlust von 16,97

ha zu dauerhaften schutzgutübergreifenden Funktionsverlusten der im Ballungsraum Rhein-Main bedeutenden und in der Bannwaldverordnung genannten Waldfunktionen führen wird. Der Bannwaldverlust wird als Konfliktschwerpunkt mit besonderer Entscheidungserheblichkeit bewertet.

Allerdings erfährt diese Bewertung immer wieder die Einschränkung, dass nur ein kleiner Teil des gesamten Bannwaldes zerstört wird. Hiergegen ist die unzulässige Herangehensweise der isolierten Betrachtung einzuwenden. Die Abtrennbarkeit dieses Verfahrens zum Gesamtausbau ist nicht möglich. Deshalb leidet die Auswirkungsprognose schon grundsätzlich daran, dass nicht auf ein Zeitpunkt abgestellt wird, der die realen Wachstumsplanungen des Frankfurter Flughafens beinhaltet. Die Auswirkungen der Bannwaldfunktionen können jedoch nur summarisch behandelt werden. Nur eine Langzeitprognose kann ein realistisches Bild darüber abzeichnen, welche Auswirkungen auf den Bannwald zukommen.

Die Antragsunterlagen leiden daher zum einen daran, dass keine Langzeitauswirkungen mit berücksichtigt wurden und zum anderen auch daran, dass der Wald zu keinem Zeitpunkt als Ökosystem betrachtet wurde.

Das RP Darmstadt hat in seinem Unterrichtungsschreiben vom 11.08.2003, S. 21 die Anforderungen dargestellt: In der Auswirkungsprognose sind insbesondere folgende Gesichtspunkte abzu prüfen:

- indirekte Folgewirkungen anhand von Wirkungsketten (z.B. Entwässerung, Grundwasserabsenkung, Biotopveränderungen, Versiegelung, Lokalklimaänderung)
- mögliche Auswirkungen des durch den beabsichtigten zukünftigen Flughafenbetrieb verursachten Schadstoffeintrags auf das Waldökosystem (dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Böden im Rhein-Main-Gebiet eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag aufweisen)
- Randeffekte, die Wirkungstiefe der Waldanschnitte
- Die Veränderung der bereits vorbelasteten Böden durch Schadstoffeintrag, insbesondere infolge der Filterwirkung des Waldes.

Auch die unter Ziffer 6.8.2 dieses Schreibens genannten Forderungen müssen schon für das hier beantragte Projekt gelten.

Misst man die Aussagen der Antragsunterlagen an diesen Erfordernissen, so sind die Unterlagen nachbesserungspflichtig, da die Auswirkungsprognosen diese Forderungen nicht beinhalten.

Die Antragsteller versuchen vielmehr über eine Betrachtung der Einzelfunktionen (Klima, G 1, Teil III, S. 179; Luft, G 1, Teil III, 171; Grundwasser, G 1, Teil III, S. 151) die Bedeutung des insgesamt geschützten Waldes in der Bewertung zu minimieren. Diese Vorgehensweise ist unzulässig.

Die Bewertung bei den Einzelfunktionen umfasst nicht die Bewertung im Zusammenhang mit dem Bannwald. Die Fragen im Zusammenhang mit dem Bannwald

werden ausgeklammert und immer wieder betont, dass diese bei den Wechselwirkungen vorgenommen wird.

Dort sucht man eine Bewertung aber vergeblich. In G 1, S. 216 wird der Bannwald als Ganzes betrachtet. Schon die Stellung dieses Kapitels und der Umfang von EINER Seite machen deutlich, dass die Antragstellerin die Bedeutung des Waldes im Umfeld des Frankfurter Flughafens völlig verkannt hat. Gravierender ist jedoch, dass dort eine schutzgutübergreifende Beurteilung der Auswirkungen auf den Bannwald gänzlich fehlt. Dort wird lediglich auf den isoliert betrachteten Flächenverbrauch abgestellt.

Dabei wird der Flächenverbrauch auch noch völlig fehlerhaft angegeben. Genannt wird der Verlust von Bannwald i.H.v. 16,97 ha. Diese verharmlosende Darstellung ist zu korrigieren. Bannwald geht nicht nur durch die unmittelbare Inanspruchnahme für das hier beantragte Projekt aus. Vielmehr sind zum einen die Ausbaupläne (zumindest im variantenunabhängigen Bereich) als auch die Rand- und Inselflächen detailliert aufzuschlüsseln und darstellen. Erst dann kann beurteilt werden, wie hoch die durch den Flächenverlust hervorgerufenen Auswirkungen auf die Schutzfunktionen des Bannwaldes sind.

5.3 Kritikpunkte im Einzelnen

Zu den relevanten schutzgutsbezogenen Ausführungen ist folgendes einzuwenden:

- Schadstoffeintrag Luft und Boden
- Grundwasser und Bäume
- Zerschneidungswirkung/Randschäden

5.3.1 Schadstoffeintrag Luft und Boden

Der Beurteilung der Belastung des Waldes durch Schadstoffeinträge kommt eine große Bedeutung zu (siehe z.B. Waldzustandsbericht 2002). Tatsache ist, dass im gesamten Rhein-Main-Gebiet bereits eine hohe Belastung besteht. Unter „Methodik zur Ermittlung des Funktionsverlustes und der Funktionsbeeinträchtigung durch Schadstoffeintrag“ (G1 III S.120) wird auch darauf verwiesen: „Entscheidend für die Prognose von Funktionsbeeinträchtigungen durch Schadstoffe sind die Vorbelastungen und die Veränderungen der Gesamtmissionen.“ Der Anteil des Flughafens und des damit zusammenhängenden Verkehrs wird jedoch wie bereits in den Unterlagen voran gegangener Verfahren nicht thematisiert oder quantifiziert. Für jede neue Baumaßnahme werden die bereits vorgefunden Belastungen als gegeben definiert (G1 III S.127; Boden S.144). Auch in der Kartendarstellung „Bestandsplan zu den Schutzgütern Luft und Klima“ (G1.III.7) werden mit „Lufthygienische Vorbelastungen“ nur Straßen gekennzeichnet nicht aber das Flughafengebiet.

Mit dem Verweis auf die Untersuchungen des Forsthydrologischen Beweissicherungsverfahrens Startbahn West und die Ergebnisse einer Dauerbeobachtungsfläche der HLUG im Westen der Startbahn West wird festgestellt, dass „keine direkten Bezüge zwischen lokalen Emissionen des Flughafens und den Säure-Depositionen nachgewiesen werden konnten“ (G1 III S.127).

Dazu gibt es anzumerken:

- Die Forsthydrologische Beweissicherung wurde nur von 1981-1991 durchgeführt, ein verhältnismäßig kurzer Zeitraum, um einen Wald zu beobachten, der zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehreren Jahrzehnten durch den Flughafen belastet worden war. Bei Vegetationsuntersuchungen im Rahmen des Beweissicherungsverfahrens wurde ein Rückgang der N-Mangelzeiger nachgewiesen.
- Die HLUG Dauerbeobachtungsfläche (HLUG 2001) liegt in der Hauptwindrichtung vor dem Flughafen (westlich der Startbahn West) und erfasst nicht alle Auswirkungen (siehe Diskussion beim Erörterungstermin des ROV im April 2002).
- Das Rasternetz der Beobachtungspunkte der hessischen Waldzustandserhebung wurde zwar in der Rhein-Main-Ebene schon verdichtet, aber es ist immer noch zu grob, um für einzelne Waldbestände Aussagen treffen zu können. Generelles Ergebnis eines jeden Erhebungsjahres war aber bisher, dass der Wald in der Rhein-Main-Region stärker geschädigt ist als der Wald im Landesdurchschnitt (HMULF 2002).
- Bei einem Hearing des Regionalen Dialogforums (13. Dezember 2001) wurde zwar über die Notwendigkeit eines Monitoring rund um den Flughafen gesprochen. Tatsache ist aber, dass sich zur Zeit weder Waldmessstationen der HLUG, noch Dauerbeobachtungsflächen verschiedener forstlicher Beobachtungsprogramme (Level II, Eichendauerbeobachtungsflächen etc.) in Flughafennähe befinden, so dass die Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf den Wald nicht kontinuierlich verfolgt wurden und werden.
- Im Bericht der HLUG zur Luftqualität im Untersuchungsgebiet Untermain (2003b) zeigt sich, dass von allen ausgewerteten Emittentengruppen nur beim Flugverkehr eine deutliche Zunahme der NO_x Emissionen festgestellt wurde, und auch die Immissionen sind im Bereich des Flughafens im Vergleich zur Ersterhebung deutlich angestiegen. - Dieser Befund ist verständlich, denn nach Berechnungen des UBA hat die NO_x-Emission des Flugverkehrs in Frankfurt gegenüber den Flugbewegungen überproportional zugenommen.

Für das Thema Schadstoffeinträge gilt ebenfalls, dass die vollständigen Ausbauplanungen mit ihren Auswirkungen u.a. auf den Wald der Region insgesamt bewertet werden müssen. Um den A-380 mit Passagieren zu füllen, werden Zubringerflüge und andere Passagiertransporte notwendig, deren Schadstoffproduktion in die Antragsunterlagen nicht mit eingegangen sind.

Stickoxide sind zwar ohne Zweifel relevante Schadstoffe, aber andere Schadstoffe wie SO₂, Ozon und auch Kohlenwasserstoffe dürfen in der Bewertung nicht vernachlässigt werden (G1 III S.126).

Die Ozonkonzentration mag zwar im Vorhabensbereich nur ein niedriges Niveau erreichen (siehe G1 UVS Teil III S.171), aber die Emissionen des Flughafens tragen zu einem Anstieg in anderen Bereichen der Region bei. Eine Studie im Auftrag des UBA (Jung 2000) belegt diesen Zusammenhang. Ziel der Studie war die Konzeption eines Modellsystems zur Berechnung der Ausbreitung der durch den Flughafenbetrieb verursachten Schadstoffemissionen im Nah- und Fernbereich des Flughafens. In einer Entfernung von 80-100 km von der Schadstoffquelle Flughafen konnte ein Anstieg der Ozonkonzentration festgestellt werden. Schon vor den Ozonspitzenwerten im August dieses Jahres betragen die Durchschnittsbelastungen im Juni (HLUG 2003a) im südhessischen ländlichen Raum durchschnittlich 95 µg/m³ (Stationen Südhessen-Land: Fürth/Odenwald, Kleiner Feldberg, Königstein, Lampertheim, Riedstadt, Spessart). Sie haben damit bereits längst ein für den Wald schädliches Niveau erreicht. Der von der EU festgelegte Referenzwert zum Schutz des Waldes wurde an der Station Königstein von 1996-2000 in jedem Jahr überschritten (HLUG 2003b).

Insbesondere für Tiere, aber auch für Pflanzen (u.a. Hormonwirkung) und als Vorläufer von Photooxidantien dürfen Kohlenwasserstoffe als Luftschadstoffgruppe nicht außer Acht gelassen werden.

Für die Schadstoffbelastung des Waldes sind besonders die Depositionen maßgeblich. Bei den aufgelisteten Datengrundlagen (G1 UVS Teil III S.164) bleibt unklar, ob das im Raumordnungsverfahren zumindest zitierte Gutachten „IBJ Ingenieurbüro Janicke Gesellschaft für Umweltphysik 2001:Luftschadstoffe – Flugverkehr, Abschätzung der Deposition von NO_x, SO₂ und PM₁₀“, das auf seinem Titelblatt als Ergänzung des Gutachtens „IBJ Ingenieurbüro Janicke Gesellschaft für Umweltphysik 2001: Fachgutachten G7.3. zum Raumordnungsverfahren: Luftschadstoffe – Flugverkehr“ bezeichnet wird, ebenfalls ausgewertet wurde.

Auf Seite 166 oben (G1 UVS Teil III) wird mitgeteilt, dass *keine Differenzierung nach Baumarten* bei der Bewertung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion vorgenommen worden sei. Ein paar Absätze später heißt es, dass *keine differenzierte Bewertung* der lufthygienischen Ausgleichsfunktion vorgenommen worden sei, da sie sich nicht quantifizieren lasse (siehe auch G1 C Teil V S.46). Davon wird außerdem abgeleitet, dass der Verlust von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion keinen Konfliktschwerpunkt darstelle (G1 C Teil V S.51).

Im Vergleich der Depositionen von Wald und Freifläche steht ein Parameter zur Verfügung, der die Filterwirkung des Waldes aber auch seine Belastung beschreiben würde. Modellrechnungen der Deposition sind möglich und von der Antragstellerin zu fordern.

Bei der Bewertung der Schadstoffeinträge (G1 V S.39) wird daraufhingewiesen, dass bereits die Vorbelastung die Zielwerte überschreite. Dies ist kein Argument,

um weitere Schadstoffeinträge zu rechtfertigen, sondern sollte zu Verminderungsstrategien führen. In diesem Zusammenhang ist „Critical Loads“ nicht nur ein Begriff der wissenschaftlichen Diskussion, sondern hat auch eine Relevanz in Verträgen, in denen sich die EU und auch die Bundesrepublik Deutschland gebunden hat: „Artikel 5, a Versauerung: Verminderung der Fläche, in der die kritische Eintragsrate überschritten wird, um mindestens 50 v.H. (pro Gitterzelle) im Vergleich zur Situation im Jahre 1990.“ Dieses klare Reduktionsziel wird in einer Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen festgelegt (Europäische Union 2001).

Ein weiteres von der Antragstellerin gebrachtes Argument ist der generelle Rückgang der Schadstoffemissionen in der Zukunft (G1 C Teil V S.42/43 und 48). Dieses Argument ist an Orten, an denen Verkehrsbewegungen zunehmen werden (Anlieferungsverkehr, Zunahme des Passagierverkehrs etc.), untauglich. Außerdem stellt die HLUG (2003 b) fest, dass der Rückgang der NO_x-Immissionsbelastung kleiner ist als dies auf Grund der Emissionsentwicklung zu erwarten wäre.

Bei den Abbildungen unter G1 UVS Teil III S.174/175 7-1,7-2 wird deutlich, dass die Bereiche von Konzentrationserhöhungen von NO₂ eine größere Fläche einnehmen werden als die Bereiche der Konzentrationsabnahme. Die „Konzentrationserhöhungen als Immissionsverschiebungen“ zu qualifizieren (S.172) ist daher falsch.

Möglichkeiten für Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Schadstoffbelastung sieht die Antragstellerin keine, da nur im Straßenbereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten zu rechnen sei (G1 III S.176). Wenn man die zusätzlichen Flugbewegungen außer Acht lässt, ist diese Bewertung nicht verwunderlich. Allerdings könnte durch Logistikkonzepte sehr wohl durch die Antragstellerin das LKW-Aufkommen beeinflusst werden.

Der Verweis auf Ergebnisse der Arbeitsgruppe Gies (G1 V S.39/40), um nahe zu legen, dass Auswirkungen von Kfz-Immissionen auf Waldbestände nicht nachzuweisen seien, ist völlig verfehlt. Im zitierten Bericht (Gies et al. 1992) wird wissenschaftlich korrekt dargestellt, dass unter den gegebenen (Untersuchungs-)Bedingungen Auswirkungen von Randständigkeit und Belastung durch Straßeneinflüsse nicht klar von einander zu trennen waren. Gleichzeitig werden viele Belege für die Auswirkungen von Kfz-Immissionen geliefert (siehe auch Gies et al. 1988). Auch Gies et al. (1988) folgert aber unzweifelhaft, dass entweder die KFZ-Abgase oder die Randstellung oder eine Kombination aus beidem zu Problemen für die Waldrand-Bestände führen. Dieser Befund wird in der UVS verkannt (vgl. Punkt 5.3.3 dieser Stellungnahme).

5.3.2 Grundwasser und Bäume

Die von der ARGE Baader-Bosch in der UVS vorgenommene Zusammenfassung der Ergebnisse des Gutachtens G4 „Hydrologie und Hydrogeologie“, fasst für den Waldbestand maßgebliche Fakten zum Grundwasserstand nicht richtig zusammen.

An verschiedenen Stellen wird der Eindruck erweckt, im gesamten Untersuchungsgebiet bzw. im größten Teil seien die Grundwasserflurabstände über 3,5 m: z.B. unter „Grundwasserflurabstände“ G1 UVS Teil III S.157: „Die Abstände liegen zwischen 5 m im Nordosten des Werftgeländes und ca. 3,5 m im Südwesten des Werftgeländes.“ Auf den Grundwasserflurabstand von 2,5 m und darunter bei den angrenzenden Waldflächen wird nicht eingegangen, obwohl das Gutachten G4 (S.57) dazu Aussagen trifft. In G1 UVS Teil III S.134 wird ausgeführt: „Im Eingriffsbereich befindet sich der Grundwasserpegel zum größten Teil 4 bis 6 m unter Flur. Auf diesen Flächen spielt das Grundwasser keine Rolle bei der Wasserversorgung der Vegetation. In den Flächen mit einem Grundwasserflurabstand zwischen 2 bis 4 m ist bei den Bäumen eine mögliche Grundwasserabhängigkeit nicht auszuschließen.“

Große Teile des Waldgebiets südlich der geplanten Werfanlage sind in dem „Bestandsplan zum Schutzgut Wasser“ (G1.III.6) als Gebiet mit einem Grundwasserflurabstand von 2-4 m ausgewiesen. An der Messstelle 611 wurde im Mai 2002 ein Grundwasserflurabstand von 2,51 m gemessen. Direkt benachbart findet sich arten- und struktureicher Mischwald (G1.III.4.1) dessen Bedeutung mit „hoch“ (Stufe 4; G1.III.4.2) angegeben ist. Im Südwesten des Untersuchungsgebietes befindet sich außerdem ein schwebendes oberflächennahes Grundwasserstockwerk (G1 UVS Teil III S.156) mit einem Flurabstand zwischen 1 und 3 m, das in keiner Auswirkungsprognose mehr erwähnt wird, obwohl die neue Okriftler Straße nur 300-600 m davon entfernt sein würde. Die Entfernungsangabe zweifeln wir an, da die Abgrenzung nur sehr vage erfolgte. Über die Existenz eines zweiten schwebenden Grundwasserleiters direkt unter der geplanten Werft gibt es unterschiedliche Angaben in den Unterlagen. In der Karte „GW Verhältnisse DLH Werft“ B1.6.3.-2 ist in diesem Gebiet ein schwebender Grundwasserleiter, der bis zu dem benachbarten Arsenschadenfall reichen würde, eingezeichnet.

Die Bewertung der Auswirkungen auf den Wald unter G1 UVS Teil III S.134 ist nicht nachzuvollziehen: „Bei den Waldbeständen ist lediglich im südlichen Eingriffsbereich von einer geringen Empfindlichkeit gegenüber Grundwasserabsenkungen auszugehen, wobei diese Bestände weit entfernt von den Gründungsarbeiten (Hervorhebung durch Autor) liegen. Insgesamt ist daher für die Pflanzenwelt und die Biotope von keiner Funktionsbeeinträchtigung auszugehen.“ (siehe auch G1 C Teil V S.40). Die baubedingten Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen werden in der „Schutzgutbezogenen Bewertung der Umweltauswirkungen“ unter G1 C Teil V (S.11) nicht mehr behandelt, weil sie bereits als nicht entscheidungserheblich beurteilt wurden.

Die oben erwähnte Messstelle mit dem Grundwasserflurabstand von 2,51 m befindet sich nur ca. 250-300 m von der geplanten Werft entfernt, der Waldrand beginnt direkt an der Okriftler Straße und liegt damit ca. 100 m von der Halle und den geplanten Gründungsarbeiten entfernt. Eine Gefährdung der Baumbestände kann nicht ausgeschlossen werden, da die Bäume möglicherweise Grundwasseranschluss haben und von Wasserhaltungen beeinflusst werden könnten. Dieser Tatbestand muss nachgeprüft werden. Nach Kutschera & Lichtenegger (2002) reichen Baumwurzeln von Kiefern je nach Substrat, Temperatur und Wasserstand bis in Tiefen von unter 4 m und auch Eichen können tief wurzeln.

5.3.3 Zerschneidungswirkungen/Randschäden

In der UVS (z.B. G1 UVS Teil III S. 116/117) wird für die Auswirkungen von Zerschneidungen auf den Waldbestand eine pauschale Wirtiefe von 100 m festgelegt. Diese Zahl stammt aus Entschädigungsrichtlinien der Forsteinrichtung und ist ohne ökologische Relevanz. Zuwachseinbußen beschreiben nicht den ökologischen Schaden, der einem Bestand durch Zerschneidungen zugefügt wird und u.a. Veränderung der Nährstoffumsetzungen, erhöhten Schadstoffeintrag durch aufgerissenen Bestandesrand, veränderte klimatische Bedingungen, Bodenauslagerung, etc. umfasst. Im Forstlichen Rahmenplan (1997; S.31) wird ein Schädigungsbereich von mehreren hundert Metern angegeben. Beim Erörterungstermin im Raumordnungsverfahren zum Flughafenausbau in Frankfurt Sossenheim im April 2002 wurde von einem Vertreter des RP, aufgrund der Waldschadensentwicklung speziell der Waldränder und der besonderen Situation des Waldes um den Flughafen, die Wirkungstiefe mit 300 m angesetzt.

Bei der in der UVS (G1 UVS Teil III S. 116/117) als Beleg für die 100 m Randzone zitierten Arbeit von Wasner & Wolf-Straub (1981) handelt es sich um eine Zusammenstellung verschiedener Untersuchungen der Wirkungen von Straßen auf Wälder. Die Autoren sehen zwar die 100 m Zone als bedeutsam für kleinklimatische Störungen an, nennen aber für andere ökologische Auswirkungen auch 200 m (Bleibelastung, Störung von Bestäubungsvorgängen).

In der UVS selbst werden bei den verschiedenen Schutzgütern unterschiedliche Angaben gemacht, bis in welche Bereiche Zerschneidungen bzw. Versiegelungen von Flächen wirken. Z.B. wird unter G1 UVS Teil III S.70 für die Funktionsbeeinträchtigung von Tierlebensräumen infolge Zerschneidung von einer 150 m Störzone ausgegangen und diese wird in der AAV-Bilanzierung berücksichtigt.

Die vom DWD (G1 UVS Teil III S.191) errechneten Temperaturveränderungen reichen bis zu 200 m in die angrenzenden Waldbestände hinein. Zusatzbelastungen durch Schadstoffeinträge an den Straßenabschnitten sollen sich noch 50-150 m weit feststellen lassen (G1 V S.39). Letztendlich werden in die Berechnungen der beanspruchten Waldfläche nur 100 m als Wirtiefe miteinbezogen (G1 UVS Teil III, Tabelle 4-12, S.131).

Die „Methodik zur Ermittlung des Funktionsverlustes und der Funktionsbeeinträchtigung“ (G1 III S.116/117) ist fehlerhaft. Die Schädigungswirkung von Zerschneidungen geht nicht nur von erhöhter Sonneneinstrahlung aus sondern auch z.B. von dem besseren Eindringen des Windes (G1 III S.187, auch aus nordöstlicher Richtung) und von Schadstoffen. Daher können nordexponierte Waldränder nicht pauschal ausgenommen werden. Aufforstungen und Pionierwald können nicht generell für unempfindlich erklärt werden, wenn sie vorher von Wald umgeben waren und nach der Baumaßnahme direkt an eine große Freifläche grenzen werden. Vorher vorhandene Lichtungen, Waldwege, Aufforstungen sind nicht mit Freistellungen durch Straßen und große versiegelte Flächen gleichzusetzen. Im Gutachten G1 IV Ergebnisteil LBP S.14 heißt es (und zwar nur dort): „Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Waldrandeffekte ist bei allen Waldbeständen mit einem Bestandwert von mindestens Wertstufe 3 innerhalb der 100 m Zone anzu-

nehmen, die als empfindlich gegenüber neuen Waldrändern einzustufen sind..“. Fast alle an die Baumaßnahmen angrenzenden Wälder gehören nach Karte G1.III.4.2 zur Wertstufe 3, trotzdem scheinen sie nicht in die Bereiche mit Randschäden aufgenommen worden zu sein.

Für welche Waldflächen letztendlich Funktionsbeeinträchtigungen durch Waldrandeffekte angenommen wurden und welche in die Bilanz von 11,23 ha mitgegangen sind, bleibt unklar. In der Karte „Erhebliche Umweltauswirkungen und Konfliktschwerpunkte G.1.III.10 ist in der Teilkarte „Tiere und Pflanzen“ die Darstellung der Waldrandflächen völlig unzureichend, z.B. entlang der Okriftler Straße fehlen sie fast vollständig. Die in der Karte dargestellten Flächen ergeben in der überschlägigen Summe keine 11,23 ha. Eine in Karte und Tabelle nachvollziehbare Darstellung der von Randschäden betroffenen Waldflächen, unter Einbeziehung aller an das Vorhaben angrenzenden Waldflächen, wird gefordert.

Unklar ist bei der Aufstellung (G1 III S.131, Tabelle 4-12), warum kein Eichenwald von Randschäden betroffen sein soll, wenn doch die größte Waldinsel hochwertiger Eichenwald (FFH Lebensraumtyp nach Karte G1.III.4.1 !) ist und an deren östlichem Rand eine neue Zufahrt gebaut wird (Zufahrt liegt in benachbartem Waldstück aber selbst unter der Vorraussetzung von 100 m Randschäden wäre der Eichenwald betroffen; auch in der unten genannten Karte fehlt die Markierung dieses Bereichs).

In der Teilkarte „Wechselwirkungen“ (G.1.III.10), die Auswirkungen auf den Bannwald darstellen soll, fehlen die Darstellungen von Waldrandschäden und andere Beeinträchtigungen völlig. In der Bewertung der Umweltauswirkungen wird unter G1 C Teil V S.37 sogar behauptet: „Beeinträchtigung von Flächen, die rechtlichen Schutzkategorien unterliegen, treten nicht auf.“ Diese Aussage stimmt nicht, da von den Schäden durch Waldrandeffekte und Verinselung auch durch Bannwaldverordnung geschützter Wald betroffen ist. Dieser Sachverhalt ist entsprechend auch in der Karte darzustellen.

Aus den unter G1 UVS Teil III S.119 dargestellten Beurteilungsproblemen von Verinselungseffekten auf Pflanzenbestände (bisher kaum untersucht, Überschneidung mit Randschäden etc.) wird in der Beurteilung (G1 C Teil V S.38) abgeleitet, dass sich keine erheblichen Funktionsbeeinträchtigungen der neuen Inselnflächen ergäben. Diese Aussage kann so nicht hingenommen werden. Waldinseln, die von allen Seiten Randschäden ausgesetzt sind, sind in ihrem Bestand, ihrer Überlebensfähigkeit bedroht. Diese Waldfläche ist in die Verlustfläche mit aufzunehmen. In der Auflistung (G1 C Teil V S.69) sind diese Flächen schon als „Einschluss Fauna bzw. Landschaft“ aufgeführt, „Wald“ wäre zu ergänzen.

Auf Punkt 5.3.1. dieser Stellungnahme (Gies et al, 1988) wird verwiesen.

6. Mangelhafte naturschutzfachliche Bestandserfassung

Die von der Antragstellerin eingereichten Antragsunterlagen sind hinsichtlich der Ermittlung des Ausmaßes von Eingriffen in Natur und Landschaft gem. § 5 I HENatG, sowie § 18 I BNatSchG zurückzuweisen. Die der Eingriffsbewertung zugrundegelegte Bestandsaufnahme des Senckenberg-Instituts ist unvollständig und wird darüber hinaus von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen falsch wiedergegeben. Dadurch wird eine ordnungsgemäße Ermittlung des Ausmaßes des Eingriffes in Natur und Landschaft nicht möglich sein.

Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Belange von Natur und Landschaft ist aber unabdingbare Voraussetzung für die hier einschlägigen naturschutzrechtlichen Voraussetzungen zur Zulassung des Eingriffes gem. § 6a) HENatG und der sonstigen notwendigen Befreiungen aus den naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (insbesondere § 62 I i. V. m. § 42 BNatSchG).

6.1 Besondere Ermittlungspflichten in Bezug auf artenschutzrechtliche und europa-rechtliche Voraussetzungen unzureichend

Bei der gesamten Darstellung der Ermittlung der durch das Vorhaben bedingten Eingriffe in Bezug auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen bezieht sich die Antragstellerin auf die Untersuchungen des Senckenberg-Instituts. Diese Untersuchungen fanden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zum Gesamtausbau statt. Das Senckenberg-Institut hatte die Aufgabe, eine umfängliche (Biotop-) Kartierungen in drei Untersuchungsräumen vorzunehmen. Diese Untersuchung diente in erster Linie im Raumordnungsverfahren dazu, die Grundlage für eine ordnungsgemäße Alternativenstandortsuche für die geplante Start- / Landebahn zu ermöglichen. Unter dieser Vorgabe wurden die Untersuchungsgebiete und vor allem, die Kernflächen der Untersuchung ausgewählt.

Diese vorgenommenen Erfassungen mögen als Grundlage für die raumordnerische Entscheidung ausreichend gewesen sein. Hier genügt sie den Anforderungen, die das Bundesverwaltungsgericht an die Ermittlungstiefe gestellt hat. Der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts führt in ständiger Rechtsprechung aus, dass Ermittlungen nur insoweit durchzuführen sind, **soweit Sie für eine sachgerechte Planungsentscheidung erforderlich sind** (BVerwG, NuR 1997, 353 (354)). Für eine sachgerechte Planungsentscheidung ist aber gerade in dem vorliegenden Fall eine tiefergehende Ermittlung notwendig. Denn das Bundesverwaltungsgericht führt auch aus, dass eine vollständige Erfassung der betroffenen Tier- und Pflanzenarten nur dann nicht erforderlich ist, wenn sich keine weiteren Anhaltspunkte ergeben, dass dies für die Planungsentscheidung notwendig ist. Wenn keine weiteren Anhaltspunkte vorliegen, kann davon die Rede sein, dass die Eingriffsregelung nicht einer allgemeinen Bestandsaufnahme diene. Nur in diesen Fällen kann es ausreichen, für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festzustellen und für die Bewertung bestimmte Indikationsgruppen heranzuziehen.

Die Untersuchungen des Senckenberg-Instituts mögen den Anforderungen hinsichtlich der Rechtsprechung, die zu Eingriffen in Natur und Landschaft ergangen sind, bei denen es genau diese Anhaltspunkte für tiefergehende Ermittlungen nicht gab, genügen. In diesen Fällen sind Rückschlüsse auf die Tierarten anhand der vorgefundenen Vegetationsstrukturen (und vorhandenen Literaturangaben) methodisch hinreichend. Je typischer die Gebietsstruktur des Eingriffsbereiches sei, desto eher könne auch auf typisierende Merkmale und allgemeine Erfahrungen abgestellt werden.

Die Anforderungen an die Ermittlungstiefe steigen jedoch, wenn die naturschutzrechtlichen Tatbestände nicht nur auf die Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft im Allgemeinen abstellen, sondern spezifische Regelungen enthalten, die ein besonderes Wissen über die Auswirkungen eines Bauvorhabens haben. Gibt es Anhaltspunkte, so die Rechtsprechung, für das Vorhandensein besonderer seltener Arten, muss dem im Rahmen der Ermittlungen auch nachgegangen werden (BVerwG, U. v. 30.01.2002, 4 CN 14.01, S. 19 des Umdrucks m. V. auf BVerwG, B. v. 21.02.1997, 4 B 177.96, NVWZ-RR 1997, 607; vgl. auch Louis, Komm. z. BNatSchG, 2. Auflage, § 8, Rdnr. 153, § 8a, Rdnr. 28).

Sowohl die hessische Artenschutzregelung des § 6 a) I 4 HENatG als auch der § 42 BNatSchG und insbesondere auch Art. 6 IV FFH-Richtlinie gebieten eine weitergehende Ermittlungspflicht. So muss es für die Planfeststellungsbehörde möglich sein, die Verbotstatbestände aus Art. 5 VS-RL und Art. 12 FFH-Richtlinie, sowie die erheblichen Beeinträchtigungen eines europäischen Schutzgebietes beurteilen zu können. In dem konkreten Vorhabensbereich, für den hier die Eingriffe in Natur und Landschaft zu ermitteln sind, liegt lediglich eine Biotoperfassung vor. In Bezug auf die Beeinträchtigung der besonders geschützten Tierarten sowie der streng geschützten Tierarten wurden keine Erhebungen im Vorhabensbereich gemacht, so dass nur Einzelnachweise aus Zufallsbeobachtungen vorliegen. Dies reicht nicht aus. Hier hätten konkrete Untersuchungen im Vorhabensbereich stattfinden müssen.

Die vorhandenen Daten über die Habitatqualitäten haben eine weitergehende Ermittlungstiefe auch nahe gelegt. Trotzdem wurden weder Bestandserfassungen hinsichtlich der Fledermäuse, der Vögel, der Amphibien, der Käfer, sowie anderer Arten in diesem Gebiet vorgenommen. Lediglich bzgl. einer Heuschreckenart sind allgemeine Ausführungen zum Bestand aus den Antragsunterlagen zu entnehmen. Im einzelnen wird hierzu auf die Kapitel zum Artenschutz und zur FFH-Verträglichkeitsprüfung Bezug genommen.

6.2 Falsche methodische Ableitung

Die kartierten Biotoptypen sind für die Ermittlung der FFH-Lebensraumtypen nicht geeignet. Eine Übertragbarkeit 1:1 ist aufgrund der unterschiedlichen wissenschaftlichen Ordnungssysteme nicht möglich.

Die Kartieranleitung der Stadtbiotopkartierung Frankfurt bildete die Basis für die Geländearbeiten des Senckenberg-Instituts. Ein grundsätzliches Problem ergibt

sich aus den unterschiedlichen Definitionen für die „Biotoptypen“ in der Stadtbiotopkartierung Frankfurt und den FFH-Lebensraumtypen. Schon die unterschiedliche Namensgebung belegt, dass diese beiden Ordnungssysteme nicht übereinstimmen. Es kann deshalb nicht unterstellt werden, dass die vom Senckenberg-Institut kartierten Biotoptypen tatsächlich den FFH-Lebensraumtypen entsprechen.

Die Definition von Biotoptypen, Pflanzengesellschaften oder Lebensraumtypen ist wissenschaftlich nicht zwingend. Die Definitionen beruhen auf Konventionen in der Wissenschaft. Ziel der so gebildeten Ordnungssysteme ist Verständigung über eine Naturausstattung, die uns eigentlich als Kontinuum begegnet:

Wo heute eine Lichtung im Wald ist, kann in einigen Jahren aus der Naturverjüngung ein geschlossener Wald entstanden sein. Ein Tümpel, in dem heute noch Frösche laichen, kann in wenigen Jahren verlandet sein und eine sumpfig, moorige Pflanzendecke tragen, die sich je nach Lage und Situation bis zum Bruchwald entwickeln kann.

Nur wenn man die Definitionen der Stadtbiotopkartierung Frankfurt und der FFH-Lebensraumtypen kennt, kann man die Übertragbarkeit von einem in das andere Ordnungssystem beurteilen. Die Methode und die Definition der Biotoptypen nach dem Schlüssel der Stadtbiotopkartierung Frankfurt wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht offengelegt. Damit bleibt unklar, welcher Naturbestand welchem Biototyp der Stadtbiotopkartierung Frankfurt zugeordnet wurde und, welche Grenzen der Übertragbarkeit entgegenstehen.

Denkbar sind völlige Übereinstimmungen und – bei den Waldbereichen – Abweichungen über etliche Hektar. Möglicherweise existieren im Planungsbereich auch Flächen mit FFH-Lebensraumtypen, die aber durch die angewandte Methodik nicht erkannt wurden.

6.3 Fehlerhafte Übertragung der Ergebnisse des Senckenberg-Instituts durch die Antragstellerin

Eine Prüfung der Signaturen in den Karten G1.III.3.3. und G.2.2 mit den Angaben in den Tabellen der Siedlungsdichteuntersuchung im ABS zeigte gravierende Differenzen. Soweit die Siedlungsdichte-Flächen in den Karten der Vorhabensträgerin höhere Bestände ausweisen, stellt sich die Frage nach der tatsächlichen Lage der dargestellten Vorkommen. Soweit sie näher an den potentiellen Eingriffsflächen liegen, hätte dies gravierende Bedeutung für die Bewertung des Vorhabens. Möglich ist dies für ein Paar des Mittelspechts in der Siedlungsdichte-Fläche 408. Insgesamt kann nicht davon ausgegangen werden, dass die offengelegten Unterlagen den Geländebefund des FS wiedergeben. Hier ist eine grundlegende Überarbeitung und erneute Offenlage der Unterlagen erforderlich.

Vergleich der Angaben in den Karten G1.III.3.3. und G.2.2 mit den Tabellen der Siedlungsdichteuntersuchung im ABS, Band VI (Arten Anhang 1 VS-RL kursiv)

Vogelart	Brutpaare	It. Karte	Tabelle ABS Band VI
Probeflächen Nr. 402			Tab. VI.2.3.24
<i>Grauspecht</i>	0		1
<i>Mittelspecht</i>	1		Gast
Kuckuck	1		0
Sperber	1		0
Probeflächen Nr. 403			Tab. VI.2.3.25
<i>Neuntöter</i>	2		3
Hohltaube	2		3
Waldschnepfe	1		Gast
Sperber	1		Gast
<i>Schwarzspecht</i>	0		1
Baumpieper	0		1
Pirol	0		1
Probeflächen Nr. 405			Tab. VI.2.3.27
<i>Schwarzspecht</i>	1		0
<i>Mittelspecht</i>	1		0
Kuckuck	1		0
Hohltaube	1		1
Probeflächen Nr. 408			Tab. VI.2.3.30
<i>Mittelspecht</i>	2		1
<i>Schwarzspecht</i>	1		1
Hohltaube	1		Gast
Baumpieper	0		2
Probeflächen Nr. 409			Tab. VI.2.3.31
<i>Grauspecht</i>	1		Gast
<i>Mittelspecht</i>	1		Gast
Gartenrotschwanz	1		2
Hohltaube	2		1
Kuckuck	1		Gast

6.4 Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren

Zusammenfassend ist bzgl. der mangelhaften Bestandsaufnahme festzuhalten, dass

1. im Hinblick auf die speziellen naturschutzrechtlichen Voraussetzungen im Arten- und Gebietsschutzes keine ausreichenden Ermittlungen vorliegen,
2. die den Antragsunterlagen zugrundegelegten Untersuchungen des Senckenberg-Instituts nicht geeignet sind, um eine Bewertung der FFH-Lebensraumtypen vorzunehmen,

3. die Antragstellerin die Ergebnisse des Senckenberg-Instituts in den Antragsunterlagen falsch wiedergegeben hat.

Für das Planfeststellungsverfahren ergeben sich daraus folgende Erfordernisse:

1. Bezüglich der besonders geschützten und streng geschützten Tierarten ist eine Nacherhebung mit jeweils geeigneten Methoden über einen Jahreszyklus der Arten (Winterphase – Migration – Reproduktion – Migration – Winterphase) erforderlich.
2. Die Antragstellerin hat eine Begründung dafür nachzureichen, ob und wenn ja inwieweit die Ergebnisse des Senckenberg-Instituts auf die hier relevanten FFH-Lebensraumtypen übertragbar ist. Sollte bei dieser Darlegung herauskommen, dass eine Übertragbarkeit nicht möglich ist, sind Nachkartierungen der FFH-Lebensraumtypen notwendig.
3. Die Antragsunterlagen sind dahingehend nachzubessern, dass die Ergebnisse des Senckenberg-Instituts richtig wiedergegeben sind. Sollten aus den Senckenberg Untersuchungen keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Fundorte, Habitatstrukturen, etc. möglich sein, so ist dies darzulegen und eine nachträgliche Ergänzung zu fordern.

Schon jetzt wird vorsorglich die Übersendung der nachgereichten Unterlagen beantragt.

7. FFH und Vogelschutzproblematik völlig verkannt

Die Antragsunterlagen sind hinsichtlich der Gutachten G.2.1 FFH-Verträglichkeitsstudie sowie G.2.2 Verträglichkeitsstudie Vogelschutzgebiet zurückzuweisen. Sie enthalten aus rechtlicher und naturschutzfachlicher Sicht gravierende Mängel, die nur durch die Vorlage neuer Gutachten beseitigt werden könnten. Bezüglich der naturschutzfachlichen Mängel wird auf die Ausführungen der naturschutzfachlichen Stellungnahme verwiesen.

7.1 Summationswirkungen nicht geprüft

In beiden Gutachten werden die Summationswirkungen, die durch andere Pläne und Projekte verursacht werden, nicht geprüft (vgl. hierzu auch: Kapitel 3.4 der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I). Gem. § 10 Abs. 1 Zif. 11 a) BNatSchG handelt es sich dann um Projekte i. S. d. § 34 BNatSchG, wenn es sich um Vorhaben handelt, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen, geeignet sind, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ansatzpunkt ist die mögliche Gefährdung der Gebiete, nicht die Anknüpfung an eine bestimmte Art von Maßnahme oder den Ort ihrer Vornahme (vgl. hierzu: Gassner, u.a., Komm. z. BNatSchG, § 10, Rdnr. 11).

Für den BUND ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die Antragstellerin das Vorhaben des Gesamtausbaus des Frankfurter Flughafens, nicht in seine Betrach-

tungen mit einbezieht. Unzweifelhaft sind hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen schon aufgrund der Flächeninanspruchnahme zu erwarten.

Aber auch die in der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I, Kapitel 3.4 und 4 genannten weiteren Projekte und Maßnahmen, hier insbesondere der Bau einer weiteren Wartungshalle CCT-Werft an der unmittelbaren Grenze zum potenziellen FFH-Gebiet und faktischen Vogelschutzgebiet müssen in der Auswirkungsprognose berücksichtigt werden. Die CCT-Werft wird eine weitere Verlärmung und Lichtverschmutzung in die EU-Schutzgebiete hineinbringen.

Schon aus diesem Grund sind die Verträglichkeitsstudien der Antragstellerin mit dem Hinweis auf Neuerstellung zurückzuweisen.

7.2 Erhebliche Beeinträchtigungen des potentiellen FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald“

Die Antragstellerin geht bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung davon aus, dass sich das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ nicht aufdrängt (G2.1, S. 14). Daraus leitet sie die von der Rechtsprechung entwickelten Prüfanforderungen ab. Das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ drängt sich aber im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf. Die Antragstellerin hat entgegen den Prüfungsschritten des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL lediglich den Prüfungsmaßstab angelegt hat, der an die sog. „Stillhalteverpflichtung“ gestellt wird. Dies ist falsch.

7.2.1 Das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald drängt sich auf

Wie in der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I, Kapitel 1 dargelegt und nachgewiesen werden konnte, drängt sich das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ auf. Entgegen der Ansicht der Antragstellerin kann nicht davon ausgegangen werden, dass die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Totholzkäfer ihren Verbreitungsschwerpunkt in anderen Gebieten haben und daher von einer Meldung abgesehen werden kann. Vielmehr drängt sich im Hinblick auf das Vorkommen des Hirschkäfers die FFH-Meldung auf.

Als weitere naturschutzfachliche Kriterien, die zur Meldung des FFH-Gebietes ausschlaggebend sind, werden vom RP Darmstadt und dem BUND folgende Tierarten und Lebensraumtypen genannt (vgl. Naturschutzfachliche Stellungnahme, Teil I):

- die Bedeutung des Lebensraumtypes (LRT) 9130 „Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandboden“. Denn die hier anzutreffende Fläche hat für die landesweite FFH-Meldung Hessens herausragende Bedeutung,
- das Vorkommen des Heldbock,
- das Vorkommen der Großen Moosjungfer,
- das Vorkommen des Kammolch.

Darüber hinaus kann auch das Vorkommen der Fledermäuse, z. B. der Bechsteinfledermaus für die ein Reproduktionsverdacht besteht, eine FFH-Meldung rechtfertigen.

Einige kleinflächig vorkommende Lebensraumtypen, wie LRT 6510 „Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe“, kommen im Untersuchungsgebiet vor, wurden von der Vorhabensträgerin aber nicht berücksichtigt, obwohl sie die entsprechende Kenntnis im Raumordnungsverfahren dokumentierte.

Dass sich die FFH-Meldung aufdrängt, ist durch die Aufnahme des Gebietes in die 4. Tranche zur Nachmeldung bis Ende des Jahres belegt. Auch das Land Hessen geht daher mittlerweile von einer Meldewürdigkeit aus.

Die Fraport soll dem Land Hessen zwischenzeitlich ein Gutachten übergeben haben, dass die Meldung wegen der Bedeutung für den Hirschkäfer unterstützt. Wir beantragen die Übersendung dieses Gutachtens bis zum 15.10.03.

Mithin hätte die Antragstellerin nicht bloß prüfen dürfen, ob die Meldewürdigkeit des FFH-Gebietes an sich erhalten bleibt, sondern hätte eine detaillierte Prüfung der Verträglichkeit vornehmen müssen. Da eine solche nicht vorgenommen worden ist, sind die Antragsunterlagen nachzubessern.

Obwohl die Antragstellerin der fachlichen Überprüfung falsche rechtliche Maßstäbe zugrunde gelegt hat, kommt sie bei der Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigungen zu dem Ergebnis, dass von der Zulässigkeit des Baus der A-380 Werft auszugehen ist, da keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele vorliegen (vgl. G 2.1, S. 59).

Diese Beurteilung ist aus fachlicher Sicht nicht zu folgen. Weder wurden die Prüfungsmaßstäbe ausreichend ermittelt, noch lagen der Bewertung ausreichende Kenntnisse über die geschützten „maßgeblichen Bestandteile“ zugrunde.

7.2.2 Unzureichende Darlegung der Erhaltungsziele

Bei der Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen sind solche fachlichen Mängel festzustellen, dass sie als methodisch und fachlich unzureichend zurückgewiesen werden muss. Die Planfeststellungsbehörde wird durch die vorgelegten Antragsunterlagen nicht in die Lage versetzt, die naturschutzrechtlichen Anforder-

rungen zu überprüfen. Die Erhaltungsziele werden in Kapitel 4.3 G 2.1, S. 30 nicht ausreichend ermittelt, so dass die Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen völlig unzureichend ist.

Gem. § 10 Abs. 1 Zif. 9 BNatSchG werden Erhaltungsziele folgendermaßen definiert: Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in Anhang I der FFH-RL aufgeführten natürlichen Lebensräume und der in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen.

Wie in Kapitel 2 der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I aufgezeigt werden, konnte, sind die Erhaltungsziele, auf die sich die Verträglichkeitsprüfung bezieht, unzureichend. Auf die mangelhafte Sachverhaltsermittlung wurde bereits in Kapitel 2 eingegangen. Dies schlägt auch hier durch. Die dargestellten Lebensraumtypen sind nicht nachvollziehbar und evtl. nicht oder nur unvollständig. Ihre Lage und Größe muss überprüft werden. Die Bedeutung des LRT 9130 „Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandboden“ wurde bisher völlig verkannt. Auch hinsichtlich der Totholzkäfer und der Fledermäuse sind die Sachverhalte nicht ordnungsgemäß ermittelt worden.

Schon aus diesem Grund muss die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Nachbesserung an die Antragsstellerin zurück gegeben werden.

7.2.3 Erhebliche Beeinträchtigungen liegen vor

Darüber hinaus ist die Bewertung der Projektauswirkungen durch die Antragstellerin falsch. Denn in den Antragsunterlagen wird festgestellt, dass es durch die Flächeninanspruchnahme und die Verinselung alter bodensauerer Eichwaldbestände zu Beeinträchtigungen von potenziellen Lebensräumen für die wertgebenden charakteristischen Arten des Anhangs II Hirschkäfer und Heldbock kommt (vgl. G2.1 S. 59). Es wird dann die Behauptung aufgestellt, dies sei nicht erheblich. Dem kann nicht gefolgt werden.

Die Problematik für den Hirschkäfer wird nicht erkannt. Die Art ist nicht nur durch die Beseitigung der Fläche des LRT 9130 „Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandboden“, sondern durch jede Beseitigung eines Lebens- und Entwicklungsstandortes nachteilig durch das Vorhaben berührt. Jede Beseitigung einer Eiche und eines Eichenstumpfes ist hier als Beeinträchtigung wirksam, so dass letztlich die direkte und indirekte Flächeninanspruchnahme in Verbindung mit den Lichtimmissionen, die die Käfer aus ihrem Lebensraum locken und der Fortpflanzungspopulation entziehen, als Beeinträchtigung gewertet werden muss. Die erhebliche Beeinträchtigung ergibt sich als zwingende Rechtsfolge, weil das Vorhaben ganz massiv und auf weit über 50 ha (> 100 ha) wirksam wird.

Jeder direkte Zugriff auf die vom jeweils relevanten Lebensraumtyp eingenommenen Fläche bzw. auf die von Tier- und Pflanzenarten genutzten Lebensräume ist erheblich. Diese Flächen stehen – vorbehaltlich einer durch Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zugelassenen Ausnahme für andere Zwecke als jene des Naturschutzes nicht zur Verfügung. Denn die sich mit ihrer Inanspruchnahme verbindenden Flächenverluste laufen dem Ziel der Bewahrung eines günstigen Erhaltungszustandes des jeweiligen Lebensraumtyps bzw. der jeweiligen Art zuwider (vgl. hierzu Gellermann/Schreiber, NuR 2003, S. 205 (209); Halama, NVwZ 2001, 506-513).

Erhebliche Beeinträchtigungen können jedoch auch durch die erhebliche Störung der betroffenen Arten hervorgerufen werden. Alle – auch mittelbaren Auswirkungen – können solche erheblichen Störungen verursachen. Wird z.B. ein Bereich verlärmert und gehen hiermit Belästigungen und Störungen von Arten des Anhangs II FFH-RL einher, löst auch dies die Folge des Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL unter dem Aspekt einer qualitätsmindernden Beeinträchtigung des Gebietes aus (vgl. hierzu Gellermann/Schreiber, NuR 2003, 205 (210); siehe auch: Trautner/Lamprecht, Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung – Zwischenergebnisse aus einem F+E-Vorhaben des Bundesamtes für Naturschutz, Sept. 2002, zur Veröffentlichung in einem Tagungsband zum 6. UVP-Kongress vom 12.-14. Juni 2002 in Hamm/Westfalen).

Schon aus der Auswirkungsprognose der Antragstellerin selbst ergibt sich daher, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen ist, weil Lebensraumtypen unmittelbar in Anspruch genommen werden. Aber auch die indirekten Auswirkungen führen zu der Bewertung, dass das potentielle FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt wird. In der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben trotz unerträglicher Mängel in der Sachverhaltsaufnahme und der FFH-VP mindestens „erhebliche Beeinträchtigungen“ für

- die LRT 6510 „Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe“
- die LRT 9130 „Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandboden“
- den Kammmolch und
- den Hirschkäfer

auslösen wird. Kammmolch und Hirschkäfer wurden von der Oberen Naturschutzbehörde als vorläufiger Schutzgegenstand benannt. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass Habitats der Fledermausarten betroffen werden.

Die erheblichen Beeinträchtigungen resultieren u.a. aus dem Verlust von (Teil-)Habitats für die nach Anhang II geschützten Tierarten durch Flächeninanspruchnahme, aber auch durch indirekte Auswirkungen, wie z.B. der weiteren Verlärmung durch den Wartungsbetrieb. Weitere Beeinträchtigungen resultieren aus der möglichen Absenkung des Grundwassers, sowie von Lichtemissionen (vgl. hierzu: naturschutzfachlicher Teil I, Kapitel I.6)

7.2.4 Rechtsfolgen

Das potentielle FFH-Gebiet wird sowohl durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme als auch durch indirekte Störungen erheblich beeinträchtigt. Das beantragte Projekt wäre nur dann zulässig, wenn eine Alternativlösung nicht vorhanden ist und zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen würden, um eine Ausnahme zu rechtfertigen. Beide Ausnahmegründe liegen – wie bereits erörtert – nicht vor.

Der Planfeststellungsantrag ist demnach zurückzuweisen.

7.3 Beeinträchtigungen des faktischen Vogelschutzgebietes unzulässig

Die Antragstellerin geht auf S. 13 G2.2 von falschen rechtlichen Prüfschritten für das künftige Europäische Vogelschutzgebiet „Mark- und Gundwald“ aus. Dadurch sind die fachlichen Beurteilungen unzutreffend. Um die Auswirkungen auf das zukünftige Europäische Vogelschutzgebiet zu prüfen, ist ein Gutachten erforderlich, welches den zutreffenden rechtlichen Maßstäben gerecht wird.

7.3.1 Vorliegen eines faktischen Vogelschutzgebietes verkannt

Die Antragstellerin wendet die Regelungen des Art. 6 Abs. 3 und 5 FFH-RL sowie die hessische Umsetzung in § 20 d HENatG an. Dies ist fehlerhaft, da diese Regelungen nur für endgültige FFH-Gebiete (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung) und Europäische Vogelschutzgebiete gilt. Da das bislang als zukünftiges Vogelschutzgebiet in den Planunterlagen behandelte Gebiet noch keine endgültige Sicherstellung erfahren hat, müssen bei Einwirkungen auf das Gebiet die Maßstäbe des Art. 4 Abs. 4 VS-RL angewandt werden.

In der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I wurde ausführlich dargelegt, weshalb nicht nur gegenwärtig sondern auch in Zukunft von einem faktischen Vogelschutzgebiet auszugehen ist (vgl. dort: Kapitel: II. 1). Die einstweilige Sicherstellung reicht nach der Rechtsprechung nicht aus, um dem strengeren Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 VS-RL zu „entkommen“: Die einstweilige Sicherstellung „... ist nicht mit einer (endgültigen) Erklärung zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 VRL i.S. von Art. 7 FFH-RL gleichzusetzen, sodass ein Wechsel des Schutzregimes von Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL zu Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL noch nicht eingetreten ist. Im Übrigen spricht Art. 7 FFH-RL nicht von einer Erklärung zum vorläufigen oder einstweiligen besonderen Schutzgebiet oder einer einstweiligen oder vorläufigen Erklärung zu einem solchen“ (B-50 Entscheidung des OVG Koblenz, a.a.O., S. 29/30 des Umdrucks).

Auch der Hinweis in der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I, Kapitel II. 2 dass das Land Hessen beabsichtigt von der Ausweisung zu Schutzgebieten abzusehen und den Schutz durch vertragliche Vereinbarungen zu erreichen, lässt annehmen, dass mit einer endgültigen Schutzausweisung nicht zu rechnen ist. Daher muss auch trotz der einstweiligen Unterschutzstellung von dem strengen

Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 VS-RL ausgegangen werden. Auch das Schreiben des Regierungspräsidenten datiert auf den 24.06.2002 an das zuständige Fachministerium bestätigt die fehlende Absicht zur verbindlichen Ausweisung.

7.3.2 Zu kleine Abgrenzung des künftigen Vogelschutzgebietes

Das einstweilig sichergestellte NSG, welches die Grenzen des faktischen Vogelschutzgebietes umfasst, ist fehlerhaft abgegrenzt worden. Deshalb ist auch unabhängig von der einstweiligen Sicherstellung zumindest in dem Bereich, in dem das beantragte Projekt verwirklicht werden soll, von einem faktischen Vogelschutzgebiet auszugehen.

Die Abgrenzung eines Vogelschutzgebietes darf ausschließlich unter ornithologischen Gesichtspunkten erfolgen (vgl. hierzu: Maaß, Die Identifizierung faktischer Vogelschutzgebiete, NuR 2000, S. 125). Art. 4 Abs. 1 Satz 4 VRL eröffnet den Mitgliedsstaaten einen fachlichen Beurteilungsspielraum in der Frage, welche Gebiete nach ornithologischen Kriterien für die Erhaltung der in Anhang I der Richtlinie aufgeführten Vogelarten „zahlen- und flächenmäßig“ am geeignetsten sind.

Zu den Bewertungskriterien gehören:

1. Seltenheit
2. Empfindlichkeit und Gefährdung einer Vogelart auch
3. die Populationsdichte und Artendiversität eines Gebietes,
4. sein Entwicklungspotential und seine Netzverknüpfung (Kohärenz) sowie
5. die Erhaltungsperspektiven der bedrohten Art.

Die Eignungsfaktoren mehrerer Gebiete sind vergleichend zu bewerten. Gehört ein Gebiet nach dem naturschutzfachlichen Vergleich zu den Vogelschutz „geeigneten“ Gebieten, ist es zum Vogelschutzgebiet zu erklären. Unterschiedliche fachliche Meinungen sind möglich. Die Nichtmeldung eines Gebiets ist nicht zu beanstanden, wenn sie fachwissenschaftlich vertretbar ist. Die Vertretbarkeitskontrolle umfasst auch die Netzbildung in den einzelnen Bundesländern, hat aber auch insoweit den Beurteilungsspielraum der Länder zu beachten. Die aktuelle Fachkonzeption des Landes Hessens aus 2003 bestätigt den ornithologischen Wert des Gebietes als Vogelschutzgebiet.

In der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil I, Kapitel II.1 wird dargelegt, dass auch das Gebiet, welches zwischen dem jetzigen Flughafengelände und der Okrifflerstraße liegt, als Vogelschutzgebiet zu bewerten ist. Die Aussparung ist aus ornithologischen Gründen nicht nachvollziehbar. Nicht nur, dass ein Lebensraum des Mittelspechtes dort hineinragt. Auch zahlreiche weitere Arten des Anhangs I der VS-RL sind dort zu finden, insbesondere der Neuntöter ist im unmittelbaren Vorhabensbereich anzutreffen (vgl. hierzu: Naturschutzfachliche Stellungnahme, Teil I, Kapitel II.1; siehe auch: G2.2, S. 47, Zif. 6.2.6).

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Grenzziehung nicht der des potentiellen FFH-Gebietes gleicht. Dies geht nicht aus der Behördenakte zur Meldung des Vogelschutzgebietes hervor. Im Gegenteil: Die hier fachlich zuständige Behörde, die versierte Vogelschutzwanne hatte bereits mit Schreiben vom 14.12.2001 das RP Darmstadt darauf hingewiesen, dass das Vogelschutzgebiet bis zum bestehenden Flughafengelände reicht. Weshalb das RP von dieser fachlichen Einschätzung abgewichen ist, ist auch aus der Akte des RP nicht erkennbar.

Sollten die Erweiterungswünsche der Antragstellerin bei diesen Überlegungen eine Rolle gespielt haben, was aufgrund der vorgenommenen Grenzziehung angenommen werden kann, so handelt es sich nach den oben dargestellten Kriterien zweifelsohne, um eine falsche Grenzziehung. Dies hat zur Konsequenz, dass auch der Bereich, der bislang nicht einstweilig sichergestellt und als Vogelschutzgebiet gemeldet ist, als faktisches Vogelschutzgebiet behandelt werden muss.

7.3.3 Die strengen Maßstäbe des Art. 4 Abs. 4 VS-RL

In einem faktischen Vogelschutzgebiet sind danach Beeinträchtigungen und Störungen der Lebensräume und Vögel zu vermeiden. Die Anwendbarkeit dieser strengen Regelung wird damit begründet, dass Art. 7 der FFH-RL auf faktische Vogelschutzgebiete nicht anwendbar ist. Nur in den Fällen, in denen eine endgültige Unterschutzstellung der Vogelschutzgebiete vorgenommen wurde, dürfte Art. 7 FFH-RL zur Geltung kommen, wonach in Ausnahmefällen gem. Art. 6 Abs. 2-4 FFH-RL von dem besonders strengen Schutz abgewichen werden kann. Gebiete, die nicht zu Schutzgebieten im Sinne der Vogelschutz-Richtlinie erklärt worden sind, obwohl dies erforderlich gewesen wäre, unterliegen weiterhin dem strengen Schutzregime dieser Richtlinie und nicht dem mildereren Rechtsregime des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL (EuGH, U.v. 7.12.2000 – Rs.C-374/98 – Basses Corbieres – NuR 2001, 210, 212f; OVG Koblenz, U. v. 12.12.2002, 1 C 10187/01.OVG, S. 24 mit weiteren Hinweisen auf die gängige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts).

Zu vermeiden ist danach alles, was sich auf die Sicherstellung des Überlebens und der Vermehrung der geschützten Arten erheblich auswirken kann. Es wird insoweit von einem Beeinträchtigungs- und Störungsverbot oder von einem Verschlechterungsverbot gesprochen. Die negativen Auswirkungen müssen freilich die Erheblichkeitsschwelle übersteigen, die für alle in Art. 4 Abs. 1 Satz 1 VS-RL aufgeführten Einwirkungsformen gilt (vgl. hierzu OVG Koblenz, a.a.O., S. 26 des Umdrucks).

Die Vorschrift des Art. 4 Abs. 4 VS-RL bietet keinen Raum für Relativierungen irgendwelcher Art. Jeder direkte Zugriff auf die Lebensräume eines faktischen Vogelschutzgebietes, aber auch jede indirekte Einwirkung, die Minderungen der ökologischen Qualität eines solchen Gebietes mit sich bringt, ist schlicht untersagt (Gellermann, NuR 2003, 205 (208)). Dieser sehr strenge Schutz ist auch gerechtfertigt, wenn man sich vor Augen hält, wie wenig Fläche für den Vogelschutz und insbesondere die in diesem Gebiet bedeutungsvollen Spechtarten ausgewiesen worden ist und künftig nach der Fachkonzeption des Landes aus 2003 noch ausgewiesen werden soll. Gerade in der Wahrung der Integrität faktischer Vogel-

schutzgebiete, die „zum Tafelsilber des europäischen Naturerbes“ zählen, gehört zu den herausragenden Interessen der Europäischen Gemeinschaft.

Die Antragstellerin hat fälschlicherweise diese strengen Maßstäbe in der Verträglichkeitsstudie Vogelschutzgebiet G2.2 nicht angelegt.

7.3.4 Unzureichende Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen

Die Antragstellerin hat die erheblichen Beeinträchtigungen auf das künftige Vogelschutzgebiet unzureichend geprüft. Sie hat 5 Vogelarten, die durch das Vogelschutzgebiet geschützt werden sollen, überhaupt nicht berücksichtigt. Die Schutzgüter der zu schützenden Vogelarten, wurden nur unvollständig behandelt.

Darüber hinaus basiert die Verträglichkeit nicht einmal auf der Kartierung aller vorkommenden Brutrevierpaare der für das Schutzgebiet unstrittig wichtigen Spechtarten. Auch weitere Arten, die dem Schutzregime unterliegen, wurden nur unvollständig erfasst.

Da die Erhaltungsziele für das VSG „Mark- und Gundwald“ nur unzureichend formuliert wurden, waren Fehleinschätzungen in der Verträglichkeitsprüfung vorgeprägt. Berücksichtigt man die große Zahl der schutzwürdigen Arten und den notwendigen Nahrungsraum der Spechte zur Brutzeit und im Jahresverlauf, dann ist kein Teilbereich des VSG für die Sicherung des Schutzziels verzichtbar ist. Der Gesichtspunkt der Wiederherstellung fehlt in den Erhaltungszielen der Verträglichkeitsstudie.

7.3.5 Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet zu befürchten

Die erheblichen Beeinträchtigungen resultieren schon aus der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme, wenn das gesamte Vogelschutzgebiet (vgl. 7.3.3), welches bis an die südliche Grenze des Flughafengeländes reicht, in die Betrachtung einbezogen wird.

Aber auch, dann wenn nur das zu klein abgrenzte Vogelschutzgebiet betrachtet wird, kommt man unter fachlichen Gesichtspunkten (vgl. hierzu: Naturschutzfachliche Stellungnahme, Teil I, Kapitel II. 6) zu einer erheblichen Beeinträchtigung. Erhebliche Beeinträchtigung werden ausgelöst durch die

1. unmittelbare Verkleinerung der Lebensräume,
2. die Neuschaffung und Verlegung der Waldränder,
3. den prognostizierten Lärm,
4. die prognostizierten Schadstoffimmissionen,
5. Veränderung des Kleinklimas,
6. Veränderungen des Grundwasserspiegels (GW-Spiegels) und
7. Sonstige Auswirkungen.

Die Problematik der Lärmeinwirkungen hat die Vorhabensträgerin völlig falsch und unzureichend in der Verträglichkeitsstudie behandelt. Z.T. wurde sogar die Literatur falsch zitiert. Der ornithologisch erhebliche Lärmschwellenwert der erheblichen Beeinträchtigung wird erwähnt und dann mit einer falschen Begründung verworfen. Denn erstens gilt dieser Schwellenwert nicht nur für Kleinvögel und zweitens verfügen Mittelspechte nur über relativ leise Lautäußerungen.

Selbst unter Zugrundelegung der unzureichenden Daten der Antragstellerin – sie hat es versäumt die notwendigen Bestandsaufnahmen durchzuführen und die Arbeiten des Forschungsinstituts Senckenberg z. T. falsch und fachlich inakzeptabel wiedergegeben - werden in der naturschutzrechtlichen Stellungnahme, Teil I, Kapitel II 6.8 erhebliche Beeinträchtigungen für folgende Vogelarten festgestellt:

- Mittelspecht
- Grauspecht
- Schwarzspecht
- Neuntöter
- Heidelerche

Für die anderen Vogelarten können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden.

7.3.6 Rechtsfolgen

Da das beantragte Vorhaben auf die Sicherstellung des Überlebens und der Vermehrung der geschützten Arten erhebliche Auswirkungen haben kann, verstößt es gegen das Verschlechterungsverbot. Eine Ausnahme hiervon ist nicht zu rechtfertigen. Überraschende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit liegen nicht vor (vgl. hierzu: EuGH, U. v. 28.02. 1991 – Rs.C-57/89 – Leybucht – NuR 1991, 249; vgl. hierzu auch: Kapitel 4 dieser Stellungnahme).

8. Artenschutz

Die von der Antragstellerin vorgelegten Planfeststellungsunterlagen sind hinsichtlich der Bewertung der artenschutzrechtlichen Regelungen völlig unzureichend und daher nachzubessern. Auf die grundlegende Bedeutung der artenschutzrechtlichen Regelungen wird in einem jüngst veröffentlichten Fachaufsatz von Gellermann hingewiesen (Artenschutz in der Fachplanung und der kommunalen Bauleitplanung, NuR 2003, S. 385ff.). Die Antragstellerin verkennt die Bedeutung der Regelungen im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben.

Grundlegende Ermittlungen wurden nicht durchgeführt, obwohl sich solche nach der Sachlage aufgedrängt hätten. Die Bewertungsmaßstäbe sind falsch. Es liegen keine ausreichenden Erkenntnisse darüber vor, ob die geschützten Lebens-

stätten bzw. –zeiten der artgeschützten Tiere beschädigt, gestört oder zerstört werden. Die hierzu von der Antragstellerin ermittelten Beeinträchtigungen lassen eine Bewertung der tatbestandlichen Voraussetzungen aus § 42 Abs. 1 Ziffer 1 und 3 BNatschG sowie § 6a Abs. 1 Ziffer 4 HENatG in Verbindung mit Artikel 5b und d der VS-RL sowie Artikel 12b und d der FFH-Richtlinie nicht zu.

Mögen zu den geschützten Lebensstätten auch nur räumlich begrenzte Bereiche zählen, in denen sich die Tiere während gewisser Zeiten aufhalten, dürfen die Verbote nicht unterschätzt werden. Zum einen zählen zu den geschützten Stätten nicht nur einzelne Nester, Schlafbäume Höhlen und ähnlich kleinflächige Lokalitäten, sondern es können – je nach betroffener Tierart – durchaus größere Flächen gesichert sein. Untersagt ist jede direkte Einwirkung, z.B. das Fällen alter Bäume, in denen sich Winterquartiere der Bechsteinfledermaus oder Bruthöhlen des Schwarzspechtes befinden. Aber auch indirekte, nicht zu Substanzverlusten führende und sich eher als qualitative Verschlechterung der jeweiligen Lebensstätte darstellende Einwirkungen sind als Beschädigungen verboten. Hierunter fallen insbesondere Licht- und Lärmimmissionen. Insoweit genügt es, wenn in einem räumlichen Umfeld Handlungen vorgenommen werden, die sich qualitätsmindernd auswirken. Auch die Vernichtung von Nahrungsstätten ist relevant, wenn die geschützte Lebensstätte infolge der Vernichtung einer mit ihr in einem direkten funktionalen Zusammenhang stehenden Nahrungsstätte an Wert verliert (vgl. hierzu: Gellermann, a.a.O., S. 389).

Sollte – wie aus fachlichen Gründen anzunehmen ist – die Tatbestände des Art. 5 VS-RL und des Art. 12 FFH-RL betroffen werden, ist der Antrag auf Planfeststellung zurückzuweisen, weil europäische Vogelarten und Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL gestört und beeinträchtigt werden und dies durch andere zumutbare Alternativlösungen ausgeschlossen werden könnte.

8.1 Fehlende Differenzierung nach „besonders geschützten“ und „streng geschützten“ Tierarten

Die Antragstellerin führt auf Seite 72, G1, Teil III aus, dass gemäß den einschlägigen Vorschriften die Beeinträchtigungen der besonders geschützten Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatschG ermittelt und bewertet worden seien. Für die Antragstellerin gehören zu den besonders geschützten Arten die des Anhang A der Bundesartenschutzverordnung, des Anhang 4 FFH-Richtlinie sowie Anhang 1 und Artikel 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie. Diese Auffassung stimmt mit den gesetzlichen Begrifflichkeiten des Artenschutzrechtes nicht überein. Danach sind nicht nur die besonders geschützten Arten, sondern auch die streng geschützten Arten zu ermitteln, da jeweils unterschiedliche Tatbestände einschlägig sind, die wiederum zu unterschiedlichen Rechtsfolgen führen.

Was die Antragstellerin mit dem Anhang A der Bundesartenschutzverordnung meint, bleibt unklar. Die Bundesartenschutzverordnung von 14.10.1999, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 25.03.2002, enthält einen solchen Anhang nicht. Vielmehr wird der Schutzstatus für wildlebenden Tier- und Pflanzenarten in der

Anlage 1 zu § 1 bestimmt. Es reicht eben nicht, wie von der Antragstellerin angegeben, die besonders geschützten Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatschG zu ermitteln und zu bewerten. Vielmehr wäre auch notwendig gewesen, die hiervon zu unterscheidenden streng geschützten Arten gem. § 10 Abs. 2 Ziffer 11 BNatschG zu ermitteln und zu bewerten.

Aus dieser falschen methodischen Herleitung resultiert dann auch der Fehler, dass die Vögel nach Anhang 1 und Artikel 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie letztendlich „nur“ als besonders geschützte Arten gem. § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatschG ermittelt und bewertet werden.

Dem kann nicht gefolgt werden. Gem. § 10 Abs. 2 Ziffer 10 b) bb) BNatschG gelten als besonders geschützte Vogelarten alle „europäische Vogelarten“. Hierbei handelt es sich nicht nur um die, die in Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie bzw. in Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie unterfallenden Vogelarten, sondern gem. § 10 Abs. 2 Ziffer 9 BNatschG um alle Vogelarten, die in Europa im Sinne des Artikels 1 der Vogelschutzrichtlinie geschützt sind. Dies sind weit mehr als die von der Antragstellerin auf Seite 80 bzw. 81 (G1, Teil III) benannt werden. Auch auf der Seite 95/96 (G1, Teil III) findet sich eine Aufteilung zwischen den Vogelarten, die besonders, und denen, die streng geschützt sind, nicht. Welche Vogelarten als streng geschützte Art gelten, wird in § 10 Abs. 2 Ziffer 11c BNatschG definiert. Danach handelt es sich um eine streng geschützte Vogelart, wenn sie in der Anlage 1 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung in Spalte 3 aufgeführt ist. Von den auf Seite 95 und 96 genannten Vogelarten sind alle streng geschützt.

Dadurch, dass die Antragstellerin nur die Vogelarten ermittelt und bewertet hat, die sich aus Anhang 1 und Artikel 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie ergeben, ist eine Beurteilung dessen, ob die artenschutzrechtlichen Verbote aus Art. 5 b) und d) Vogelschutzrichtlinie verletzt werden, nicht möglich. Denn in den Anwendungsbereich dieser Vorschriften fallen **alle europäischen Vogelarten**, die unter Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie fallen. Auch hinsichtlich der sonstigen besonders geschützten Tierarten unterläuft der Antragstellerin dieser Fehler. Es werden lediglich die besonders geschützten Arten ermittelt, die Differenzierung jedoch zu den streng geschützten Arten wird unterlassen. Es wird schon verkannt, dass alle Arten, die in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannt sind, nach dem Bundesnaturschutzgesetz als streng zu schützende Arten gelten. Die vom Senckenberg-Institut ermittelten Tierarten wären daraufhin zu überprüfen gewesen, ob sie zu den geschützten Arten gem. dem Anhang 1 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung gehören.

8.2 Falscher Bewertungsmaßstab und defizitäre Bestandsermittlung

Aus der Verkennung der tatbestandlichen Merkmale resultiert dann, dass die Antragstellerin einen falschen Bewertungsmaßstab für die Beurteilung der unter den Artenschutz fallenden Tierarten herleitet. Als Bewertungsmaßstab wird auf Seite 72 (G1, Teil III) die Bewertung der erheblichen Beeinträchtigungen des günstigen Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet angesehen. Abgeleitet wird dieser Bewertungsmaßstab aus Art. 16 FFH-RL. Art. 16

FFH-RL ist die Vorschrift, die unter bestimmten Voraussetzungen eine Ausnahme vorsieht, wenn ein Verbot gem. Art. 12 FFH-RL von der Planung tangiert würde. Um jedoch erst einmal die tatbestandlichen Voraussetzungen des Art. 12 FFH-RL, Art. 5 VS-RL bzw. § 42 Abs. 1 Ziffer 1 und 3 BNatSchG prüfen zu können, hätten die dort festgelegten gesetzlichen Bewertungsmaßstäbe herangezogen werden müssen. Es hätte daher ermittelt werden müssen,

1. ob die Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten von **besonders geschützten Arten** zerstört oder beschädigt werden (§ 42 Abs. 1 Zif. 1 BNatSchG),
2. ob wildlebende Tiere der **streng geschützten Arten** sowie **europäische Vogelarten** an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten durch ähnliche Handlungen gestört werden (§ 42 Abs. 1 Zif. 3 BNatSchG),
3. ob Tierarten nach **Anhang IV** durch die Planung gestört, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten (Art. 12 Abs. 1 b) FFH-RL),
4. ob Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Tierarten nach **Anhang IV** beschädigt oder vernichtet werden (Art. 12 Abs. 1 d) FFH-RL),
5. ob Nester und / oder Eier von **europäischen Vogelarten** zerstört oder beschädigt bzw. ihre Nester entfernt werden (Art. 5 b) VS-RL),
6. ob während der Brut- und Aufzuchtzeit von **europäischen Vogelarten** durch die Planung eine Störung hervorgerufen wird, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt (Art. 5 d) VS-RL).

Inwieweit solche besonders geschützten Lebensstätten und –zeiten von dem Vorhaben betroffen sind, wurde von der Antragstellerin nicht ermittelt. Die zugrundegelegten Untersuchungen des Senckenberg-Instituts sind nicht geeignet, um hier hinreichende Daten der Bewertung zugrunde zu legen (vgl. hierzu auch: Kapitel „Mangelhafte Bestandsaufnahme“).

Vom Senckenberg-Institut wurde die Methode der Extrapolation von Punktbeobachtungen zu flächig umgebenden Lebensräumen, d. h. räumlichen Habitatgrenzen (vgl. PLACHTER ET AL., 2003, Kap. 7.1.5.3.4.2) um eine Bewertung der Flächen auf der Basis der Waldabteilungen erweitert. Die Ergebnisse belegen, dass es sich nicht bloß um Randbereiche von Habitaten handelt. Sie zeigen, dass das gesamte Vorhabensgebiet für die zu betrachtenden Tiergruppen grundsätzlich und z. T. sogar in der höchsten Wertstufe geeignet ist.

Die vom Senckenberg-Institut angewendete Methode basiert auf der Übertragung der Punktfunde auf die Eignung anderer Flächen für ganze Tiergruppen. Für Betrachtungen auf der Artebene liefert sie Anhaltspunkte, sie kann aber konkrete Artbetrachtungen nicht ersetzen. Die Sachverhaltsermittlung im Gelände auf der Artebene ist auch keineswegs unmäßig oder nicht leistbar.

Sollte dies die Antragstellerin vortragen, muss sie sich entgegenhalten lassen, dass der Untersuchungsumfang zum Nachweis der Unbedenklichkeit des Vorhabens

zwangsläufig aber auch nur dann ansteigt, wenn sich die Hinweise auf eine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes bestimmter Arten verdichten.

8.3 Weitere methodische Mängel

Die Antragstellerin führt dann in der methodischen Herleitung zur Ermittlung der Beeinträchtigung von besonders geschützten Arten weiterhin aus, dass Prognosen von Populationsbeeinträchtigungen durch Bauvorhaben generell nur sehr schwierig zu leisten sind, da nur wenige Daten in der wissenschaftlichen Literatur vorliegen und die vorliegenden Ergebnisse nicht verallgemeinerbar sind. Da jede natürliche Population an die vorherrschenden unterschiedlichen Umweltbedingungen angepasst ist und auch jährlichen und jahreszeitlichen natürlichen Schwankungen unterliegt, sei eine Prognose nicht möglich. Dieser pauschalen Einschätzung kann nicht gefolgt werden. Vielmehr liegen gerade zur Tierpopulation eine Reihe von wissenschaftlichen Erkenntnissen vor, die in der einschlägigen wissenschaftlichen Literatur nachgelesen werden können. Auf die naturschutzfachlichen Ausführungen wird Bezug genommen.

Auch die weiteren Ausführungen der Antragstellerin lassen erkennen, dass sich die methodischen Herleitungen jeglicher wissenschaftlicher Grundlage entziehen. Die auf Seite 72 (G1, Teil 3) getroffene Aussage, dass die vom Vorhaben beanspruchten Flächen aufgrund des angrenzenden Flughafens für viele Populationen Randbereiche ihrer jeweiligen Habitate darstellen und die zentralen Habitate der Population nicht betroffen sind, muss wegen ihrer Unsachlichkeit zurückgewiesen werden. Die Aussage zielt offensichtlich darauf ab, den Vorhabensbereich abzuqualifizieren. Dies ist aus fachlicher Sicht nicht hinzunehmen. In dieser Aussage wird der Begriff „Habitat“ falsch benutzt. Nach der einschlägigen wissenschaftlichen Literatur wird unter einem Habitat der individuelle und raumkonkrete Lebensraum von Individuen einer Art verstanden, d. h., der Raum, in dem sie regelmäßig anzutreffen sind oder in dem sie regelmäßig vorkommen und sich fortpflanzen (Plachter et al., 2003, Entwicklung und Festlegung von Methodenstandards im Naturschutz, Schriftenreihe für Landschaftswege und Naturschutz, Heft 70, Seite 115). Der Habitatbegriff beinhaltet daher keine Wertung räumlicher Bestandteile. Der geografische Rand eines Habitats kann funktional zentrale Bedeutung haben, z. B. im Fall eines Laichgewässers der Waldart „Erdkröte“ am Rande eines Waldes. Nur die Einzelfallanalyse kann zeigen, welchen Wert Teilräume besitzen.

8.4 Erkennbar, dass geschützte Lebensstätten und –zeiten beeinträchtigt werden

Es ist aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass die Störungs-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbote von dem hier geplanten Projekt tangiert werden. Im Einzelnen hierzu:

Für den *Schwarzmilan* und den *Wespenbussard* kann nicht ausgeschlossen werden, dass Horststandorte betroffen sind. Zumindest wird das Nahrungshabitat in der Brut- und Aufzuchtzeit erheblich beeinträchtigt.

Wie nachgewiesen werden konnte, ist außerhalb des sichergestellten NSG zumindest ein weiteres Vorkommen des *Mittelspechtes* vom Vorhabensbereich tangiert. Auch hier ist davon auszugehen, dass die geschützten Lebensstätten und –zeiten gestört und beschädigt werden. Ebenso gilt dies für mehrere *Mittel-, Schwarz- und Grauspechte* innerhalb bzw. innerhalb und außerhalb des sichergestellten NSG, die dort brüten oder ganzjährig ihre Schlafhöhlen aufsuchen. Auf die besondere Rolle der Schwarzspechthöhlen, die für die Art ein wichtiges Requisite des Lebensraumes ist, dass von den Tieren in der Regel dauerhaft zum Schlafen aufgesucht wird, wird in Teil II der naturschutzfachlichen Stellungnahme dargestellt.

Beim *Neuntöter* wird nach eigenen Angaben der Antragstellerin mindestens ein Revier überbaut.

Inwieweit für die Arten *Wendehals* und *Schwarzkehlchen* sowie für die Zugvogelarten die artenschutzrechtlichen Tatbestände einschlägig sind, kann aufgrund der vorgelegten Daten nicht ermittelt werden. Aufgrund der vorhandenen Datenlage kann jedoch angenommen werden, dass auch für diese Arten geschützte Lebensstätten und –zeiten beschädigt, gestört oder zerstört werden.

Ob auch für *andere europäische Vogelarten* eine Störung, Beschädigung oder Zerstörung anzunehmen ist, für die keine Bewertung in der Umweltverträglichkeitsstudie vorgenommen wurde, ist nicht erkennbar, jedoch nicht anzunehmen, da zahlreiche betroffene Arten im Vorhabensbereich vorkommen (siehe Tabelle „Potentielle Brutvögel im Bereich der A-380-Werft“ in der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil II).

63 europäische Vogelarten können im Bereich der A-380-Werft als Brutvögel erwartet werden. 16 von diesen Arten stehen auf der rote Liste von Hessen bzw. auf der bundesweiten Rote Liste.

Es ist daher davon auszugehen, dass sich diese Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden und die Populationen als gefährdet angesehen werden können. Es hätte daher zumindest für diese weiteren Vogelarten eine Prüfung vorgenommen werden müssen.

Bei den **Fledermäusen** ist davon auszugehen, dass sie zumindest in ihren Wohn- und Zufluchtstätten gestört werden. Nicht auszuschließen ist auch, dass Brutplätze in Anspruch genommen werden. Da der gesamte Vorhabensbereich Lebensraum der Fledermäuse ist, werden sie sowohl in der Bauzeit als auch durch die Überbauung dauerhaft in ihrer Fortpflanzung- und Aufzuchtzeit gestört.

Bezüglich der **Amphibien** ist die Störung und Beschädigung von geschützten Lebensstätten und –zeiten hinsichtlich des Springfrosches besonders gravierend.

Wie in der naturschutzfachlichen Stellungnahme nachgewiesen werden konnte, sind die Landlebensräume betroffen. Damit werden insbesondere die Überwinterungs- und Wanderzeiten und damit natürlich auch die Landlebensräume beschädigt und zerstört. Ebenso trifft dies aber auch auf Kammmolch und Kreuzkröte zu.

8.5 Rechtsfolgen

Werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt, können Ausnahmen genehmigt werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 9 VS-RL, des Art. 16 FFH-RL und/oder des § 62 Abs. 1 Zif. 2 BNatSchG vorliegen.

Wenn Vogelarten, für die nach der Vogelschutzrichtlinie spezielle Schutzgebiete ausgewiesen wurden, in diesen Schutzgebieten i. S. v. Art. 5 d) VS-RL – wie im vorliegenden Fall durch verschiedene Lärmformen – sogar dauerhaft während der Brut- und Aufzuchtzeit gestört werden, dann wirkt sich dies negativ auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie aus.

Bei Art. 16 FFH-RL sind die dort genannten Voraussetzungen **kumulativ** benannt. Dies bedeutet, dass nur dann, wenn

1. es keine zufriedenstellende Alternative gibt,
2. der günstige Erhaltungszustand der Population erhalten bleibt.
3. die Ausnahme aufgrund von zwingenden Gründen des überwiegenden Interesses gerechtfertigt ist,

eine Ausnahme zugelassen werden kann.

Wie bereits ausgeführt, kann der A-380 auch an anderen Standorten sowohl am bestehenden Frankfurter Flughafen als auch in München gewartet werden, so dass schon aus diesem Grund eine Ausnahme nicht gewährt werden kann.

Zusätzlich muss die Population auch noch in dem günstigen Erhaltungszustand verbleiben. Dies bedeutet nicht, dass von einem günstigen Erhaltungszustand auszugehen ist, da alle geschützten Tierarten gerade deshalb geschützt sind, weil sie eben nicht in einem günstigen Erhaltungszustand sind (vgl. hierzu: Gellermann, a.a.O., S. 393). Deshalb ist zu prüfen, ob sich der Erhaltungszustand aufgrund der Maßnahme verschlechtert. Ist dies der Fall, darf die Maßnahme nicht zugelassen werden. Es ist also ein Vergleich anzustellen, ob die Bedingungen, die vor der Maßnahme für die betroffene Art vorliegen, sich verschlechtern, wenn das geplante Projekt verwirklicht wird. Eine Verschlechterung ist schon dann anzunehmen, wenn sich die Anzahl der die Population bildenden Individuen maßgeblich verkleinert oder eine einzelne Population Arealverluste erleidet (Gellermann, a.a.O., S. 393). Je seltener eine Art ist und je höher ihr Gefährdungsgrad in der Roten Liste notiert werden muss, desto eher muss die Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Population befürchtet werden. Für kleine Populationen hochgradig seltener Arten wird der aktuelle, schlechte Erhaltungszustand besonders schnell weiter verschlechtert, wenn der potentielle Lebensraum der Population verkleinert oder verschlechtert wird oder - bei Wirbeltieren - Einzelindividuen aus der Population entnommen werden. Die Überlegung,

das große Bestände eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes besser verkraften, ist zu pauschal. Die Antragstellerin hat die Zusammenhänge nicht aufgearbeitet und verneint undifferenziert erhebliche Beeinträchtigungen für alle betroffenen Tierarten. Dies ist fachlich unzutreffend, wie in der naturschutzfachlichen Stellungnahme, Teil II nachgewiesen werden konnte. Da die notwendigen Sachverhaltsaufnahmen fehlen, ist gleich für mehrere Tierarten davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand durch die geplanten Baumaßnahmen erheblich verschlechtern wird. Für den Springfrosch ist der Eingriff gravierend und nicht kompensierbar.

Während nach Art. 16 FFH-RL eine Ausnahme gemacht werden kann, wenn zwingende Gründe des öffentlichen Interesses auch in wirtschaftlicher Sicht vorliegen, kann eine solche nach Art. 9 VS-RL nicht geltend gemacht werden. Wie bereits dargelegt worden ist, liegen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses auch wirtschaftlicher Art nicht vor. Noch strenger sind die Anforderungen an die Darlegung in Art. 9 a) VS-RL genannten Gründe für eine Abweichung. Danach kommt eine solche nur in Betracht, wenn sie im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit sowie im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gerechtfertigt ist. Solche Gründe sind nicht ersichtlich (vgl. Kapitel 4).

9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Kompensationskonzepts sind die Antragsunterlagen nachzubessern.

Gem. § 6a Abs. 2 Zif. 1 HENatG kann ein Eingriff in Natur und Landschaft nur genehmigt werden, wenn die Folgen des Eingriffs in angemessener Frist ausgeglichen werden können. Der Eingriff kann nicht ausgeglichen werden. Zu diesem Ergebnis gelangt auch die Antragstellerin (vgl. G1, Teil IV, S. 65). Werden Eingriffe trotzdem gem. § 6a Abs. 2 Zif. 2 HENatG genehmigt, muss der Eingriff durch Ersatzmaßnahmen gem. § 6 b Abs. 4 HENatG kompensiert werden.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Kompensationskonzept kann nicht akzeptiert werden.

9.1 Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich absurd

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich sind nicht geeignet, die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Die Planer verkennen, dass ein Großteil dieser Maßnahmen (M1 – M8, B 2.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan-Maßnahmeplan) schon deshalb nicht realisierungsfähig sind, weil sie Kürze durch das Ausbaurvorhaben der Vorhabensträger beansprucht wird. Dies betrifft insbesondere folgende Maßnahme:

Zwischen der geplanten neuen Toreinfahrtsstraße und dem Werftgelände soll die alte Okrifflerstraße zurückgebaut werden. Dort ist als Maßnahme eine Waldlich-

tung vorgesehen. Es stellt sich die Frage, warum hier nicht aufgeforstet wird. Die angestrebte Zielsetzung der Waldlichtung ist für die Maßnahme M4 nicht erreichbar, weil die Fläche überall zu schmal ist und zumindest südlich des Tores 31 in Nord-Süd-Richtung verläuft. Die angestrebte Sonneneinstrahlung des Bodens und der Krautsäume wird nicht erreicht werden.

Schaut man sich die Vorhabensbeschreibung an, die die Vorhabensträgerin im Scoping-Verfahren vorgelegt hat, so geht daraus hervor, dass in diesem Bereich Flächen für den Ausbau vorgehalten werden (Gesamtplan zur Vorhabensbeschreibung, Scoping Flughafenausbau, 2015; Anhang 2). Der in dem hier maßgeblichen Bereich mit der Ziffer 5.2 versehene Plan geht davon aus, dass an dieser Stelle eine Hochbaumaßnahme erfolgen wird. Wie die Gutachter auf die Idee kommen, in diesem Bereich eine Ausgleichsmaßnahme vorzusehen, kann daher nicht nachvollzogen werden.

Ebenso verhält es sich mit der Maßnahme M 7, die in dem Bereich westlich der geplanten neuen Toreinfahrtsstraße sowie im Bereich östlich der verlegten Okriftlerstraße und westlich der geplanten Werft geplant ist. Dort ist eine Waldrandunterpflanzung zur Entwicklung eines naturnahen Waldrandes vorgesehen. Schaut man sich auch hier die Ausbaupläne der Vorhabensträgerin an, wird schnell deutlich, dass diese Fläche in absehbarer Zeit von der Vorhabensträgerin versiegelt werden soll.

Zu der Maßnahme M 7 östlich der geplanten neuerlegten Okriftlerstraße und westlich der geplanten Werft wird die Nichtrealisierungsfähigkeit besonders deutlich. Hier soll an der neuerlegten Okriftlerstraße eine Waldrandunterpflanzung zur Entwicklung eines naturnahen Waldrandes stattfinden. Obwohl die Gutachter es besser wissen müssten, kann es zu einer solchen Entwicklung eines naturnahen Waldrandes überhaupt nicht mehr kommen, da dieser Teil der Straße im Falle des Ausbaus des Flughafens wiederum komplett verlegt werden wird. Also nicht nur, dass dieser komplette Bereich im Falle des Ausbaus gerodet werden muss, sondern auch wohlwissend, dass dieser Teil der Straße und der dadurch beeinträchtigte Waldrand nochmals südlich verlegt wird, wird diese Maßnahme ernsthaft vorgeschlagen. Dass die geplante Okriftlerstraße nochmals verlegt werden soll, geht sowohl aus den vorgelegten Karten im Scoping-Termin als auch aus dem Erläuterungsbericht technische Anlagen (B1, S. 61) hervor. Dort wird ausgeführt, dass entsprechend der Langfristplanung des Flughafens Frankfurt die Kreisstraße westlich der A-380-Werft später erneut zu verlegen ist.

Im übrigen handelt es sich bei M7 nicht um eine Kompensationsmaßnahme, sondern um eine Minimierungsmaßnahme. Dies ergibt sich eindeutig aus der Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung (G1 Teil IV-40). Wenn nämlich die nachteiligen Randeffekte durch den Waldneuanschnitt durch die Waldrandunterpflanzung „vermindert bzw. aufgehoben werden soll“, dann liegt keine Kompensation vor. Auch die Behauptung, „die Blüten dienen Insekten als Nahrungsquelle“ erfüllt nicht die Anforderungen an die Bestimmtheit und die Herleitung einer funktionalen Ausgleichsmaßnahme oder einer sonstigen Kompensation. Eine spezielle Zerstörung von Blütensäumen wird nämlich weder beschrieben, noch wird hergeleitet, wie die Maßnahmengestaltung zur Schaffung dieser Blüten führt. Die ge-

nannten Gehölze sind jedenfalls nicht als besonders blütenreiche Pflanzen oder als Pflanzen mit langanhaltenden Blütenzeiten bekannt. Die benannte Aufwertung des Landschaftsbildes durch die Unterpflanzung des Waldarandes an einer Straße ist sachlich falsch und wird nicht hergeleitet. Die These, dass das zusätzliche Nahrungsangebot an Beeren etc., das durch eine Pflanzung von Gehölzen am Straßenrand für Tiere eine Verbesserung der Nahrungsbedingungen darstellt, ist nicht akzeptabel. Zum einen werden Gehölze gepflanzt, die im vorhandenen Wald bereits auf Hunderten von Hektar eingestreut vorkommen. Zum anderen wird die Gefahr, die für die Tiere von der Straße ausgeht, unzulässig vernachlässigt. Soweit die zusätzlichen Nahrungsquellen tatsächlich von den Tieren angenommen werden, werden sie unmittelbar in einen Gefahrenraum gelockt und werden dort in großem Umfang sterben.

Auch die Maßnahme M8 ist aus den genannten Gründen nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahme einzustufen.

Die Maßnahme M1, die westlich von der geplanten neuen Toreinfahrtsstraße vorgesehen ist, steht im eklatanten Widerspruch zu den Ausbauplänen der Vorhabensträgerin. Dort soll ein neuer Waldrandaufbau erfolgen, obwohl nach den Planungen der Vorhabensträgerin dieser Waldkomplex vollständig vernichtet werden soll.

Die Planung von Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich wird um so unverständlicher, wenn man sich vor Augen hält, dass das selbe Planungsbüro seit Jahren für die Vorhabensträgerin arbeitet und auch im Scoping-Verfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens den gesamten Bereich der naturschutzfachlichen Bewertung vornehmen wird. Den Planern war daher die Ausbauplanung der Vorhabensträgerin bekannt. Weshalb sie trotzdem nicht zu realisierende Ausgleichsmaßnahmen vorschlagen, bleibt einer Klärung im laufenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Zu den weiteren Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich (M2, M3, M5) bleibt aus fachlicher Sicht anzumerken, dass es sich um die gärtnerische Anlegung von nicht benötigten Flächen bzw. um Straßenbegleitgrün handelt. Das diese nicht ansatzweise zum Ausgleich der hier vorgesehenen Eingriffe in Natur und Landschaft einen Betrag leisten können, bedarf keiner weiteren Erörterung.

9.2 Ausgleichsmaßnahmen M 9 – M 14 „Mönchbruch“

Die Maßnahmen M9 – M 14 sehen eine Aufwertung einer Waldparzelle im Naturschutzgebiet Mönchbruch vor. Das Gebiet liegt weiterhin in dem gemeldeten FFH- und Vogelschutzgebiet (Mönchbruch und Gundwiesen).

Die NSG-VO vom 3.2.95 (StAnz.9/1995, S698 ff.), geändert durch die VO vom 114.96 (StAnz. 18/1996, S. 1466) sieht in § 2 folgenden Schutzzweck für die Waldbereiche vor:

„Zweck der Unterschutzstellung ist es, die für das Rhein-Main-Tiefland einzigartigen Biotopkomplexe aus Wald- und Grünlandgesellschaften auf Standorten unterschiedlicher Feuchtigkeit für eine außerordentliche Vielzahl seltener und bestandsbedrohter Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu fördern. Der Schutz gilt insbesondere den naturnahen Gesellschaften aus Erlenbruchwald, Erlen-Eschen-Auwald, und Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald und ihrem hohen Alt- und Totholzanteil mit artenreicher Brutvogelfauna und bemerkenswertem Vorkommen totholznutzender Pilze und Käfer,.... Schutz- und Pflegeziel ist die Stabilisierung und weitere Entwicklung der naturnahen Bruch- und Auewälder, die Bewahrung des Alt- und Totholzanteils – auch zur Begünstigung der Pilzflora“

Die heute gültige NSG-VO löste eine ältere NSG-VO aus 1981 ab. Neugefasst wurde insbesondere die Zielsetzung zum Wald. Der BUND und andere Naturschutzverbände hatten anlässlich der Novelle die Einstellung der forstlichen Bewirtschaftung gefordert. Mit Schreiben vom 23.06.95 hatte die ONB-Darmstadt die eingeschränkte Zulassung der Bewirtschaftung jedoch ausdrücklich fachlich begründet. Die noch verbliebene Zulassung der Bewirtschaftung, wie sie aus § 4 Ziffer 4 NSG-VO hervorgeht, sei „gerade in der Jugendklasse notwendig, um dem Naturschutzauftrag, nämlich einen stufigen, artenreichen und strukturreichen Wald aufzubauen, nachkommen zu können“. Ungeachtet der fachlichen Richtigkeit dieser Meinung, stellt sich nun die Frage, ob die vorgesehenen Maßnahmen, die die Einstellung der Bewirtschaftung beinhalten, der Verordnung widersprechen. Soweit dies der Fall ist, muss die NSG-VO vor der Planfeststellung geändert werden. Ausdrücklich betonen wir, dass die Einstellung der forstlichen Bewirtschaftung unserem Naturschutzziel für das NSG entspricht.

Es ist unstrittig, dass die Maßnahmen M9-M14 fachlich geeignet sind. Sie sind dies zwangsläufig, weil sie nicht nur der Zielsetzung der NSG-VO folgen, sondern weitgehend oder gar vollständig dem aktuellen Pflegeplan für das NSG entsprechen. Die Novelle des Pflegeplans begann in mindestens 1997. Wir erhielten damals eine Einladung zum 25.09.97. Ausweislich dieser Einladung wurde damals auch ein Fachgutachten vergeben. Dieses Gutachten liegt ihnen ebenfalls seit mehreren Jahren vor. Dieser Pflegeplan ist mit Ihrem Bezirksnaturschutzbeirat abgestimmt und liegt im RP Darmstadt seit Monaten druckreif vor. Er wurde bisher unseres Wissens noch nicht unterschrieben, weil die Haushaltsmittel für den Druck nicht bereitstehen. Dieser Umstand ist im Zusammenhang mit der Naturschutz-Kompensation für den A-380 aber unerheblich. Am 6.6.95 teilte uns Ihr Haus mit, dass die Vorgaben des alten Pflegeplans bis zur förmlichen Festlegung eines neuen Planes gültig bleibt.

Bereits der alte NSG-Pflegeplan für den Zeitraum von 1983 – 1993 vom 17.03.1983 enthielt für „Waldreservatskernzonen“ die Auflage, die Bewirtschaftung einzustellen. Soweit die nun vorgesehenen Maßnahmen sich innerhalb der „Waldreservatskernzonen“ des alten Pflegeplans befinden, würde nun eine Naturschutzzielsetzung umgesetzt, die bereits vor über 30 Jahren erlassen wurde. Aber auch außerhalb der Kernzonen sollten forstliche Nutzungsmaßnahmen in den Altbeständen weitgehend eingestellt werden, weil die Altbestände im NSG

schon vor 20 Jahren den Eindruck eines Klimax-Stadiums der jeweiligen Waldgesellschaft machten. Die Novelle der NSG-VO verstärkte dieses fachliche Ziel.

Fraglich ist, ob es sich bei den Maßnahmen um Ausgleichsmaßnahmen handelt. Eingriffe in Natur und Landschaft gelten als ausgeglichen, wenn nach ihrer Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des § 5 Abs. 1 HENatG zurückbleiben und wenn das Landschaftsbild so wiederhergestellt oder neu gestaltet wird, wie dies den naturräumlichen Gegebenheiten entspricht. Ausgleichsmaßnahmen sind damit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im *ursächlichen Zusammenhang* mit dem Eingriff stehen. Sie müssen nach *Art, Umfang und Funktion* die durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen *gleichartig* ganz oder teilweise kompensieren.

Die Besonderheit bei diesen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen besteht darin, dass schon vorhandener Wald verändert werden soll. Um beurteilen zu können, ob hier nach einer ökologischen Gesamtbilanz das Gebiet in einen Zustand versetzt werden kann, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertiger einstufen lässt, bedarf es einer Beschreibung dessen, was sich derzeit in diesem Bereich befindet. Da es sich um Flächen handelt, die sowohl naturschutzrechtlich als NSG als auch europarechtlich als FFH- und VS-Gebiet gelten, hätte hier eine Bilanzierung erfolgen müssen. Dadurch, dass hierzu keinerlei Angaben gemacht werden, steht zu befürchten, dass anderweitiger – schon jetzt wertvoller – Lebensraum zugunsten eines anderen Lebensraums verändert werden soll. Dies ist jedoch nicht Sinn und Zweck einer Ausgleichsmaßnahme.

Grundsätzlich ist auch ein Ausgleich in einem Schutzgebiet möglich. Dies gilt aber nur dann, wenn **die Maßnahme über die durch Gebote und Verbote sowie den Schutzzweck vorgegebenen Maßnahmen hinausgehen**. Dies dürfte in Landschaftsschutzgebieten noch möglich sein, wie es das Bundesverwaltungsgericht entschieden hat (BVerwG, NuR 1999, 510). Jedoch sieht dies in Naturschutzgebieten anders aus, da dort wesentlich stringenter Gebote und Verbote formuliert sind. Da der Bereich, in dem die Maßnahmen 9-14 vorgesehen sind, in einem NSG (Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim vom 03.02.1995 (StAnz. S. 718), geändert 11.04.1996 (StAnz. S. 1466) liegen, sind diese Maßnahmen nicht als Ausgleich für den hier zu beurteilenden Eingriff zu werten.

Dies gilt insbesondere auch, weil die Maßnahmenflächen innerhalb des gemeldeten FFH- und VS-Gebietes liegt. Gem. § 33 III BNatSchG sollen durch geeignete Gebote und Verbote, sowie Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sichergestellt werden, dass den Anforderungen des Art. 6 der FFH-Richtlinie entsprochen wird. Art. 6 Abs.1 FFH-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten für die besonderen Schutzgebieten die nötigen Erhaltungsmaßnahmen festzulegen. Gegebenenfalls geeignete, eigens für die Gebiete aufgestellte oder in andere Entwicklungspläne integrierte Bewirtschaftungspläne, die den ökologischen Erfordernissen der natürlichen Lebensraumtypen entsprechen, müssen aufgestellt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet sind, den hier zu beurteilenden Eingriff zu kompensieren. Die Antragsunterlagen sind daher zu überarbeiten.

9.5 UVP für Ersatzaufforstungen

In den Planunterlagen werden zwei Ersatzaufforstungsmaßnahmen vorgeschlagen (vgl. Planteil B2, B2.2 landschaftspflegerischer Begleitplan-Maßnahmenplan, S. 11 ff.; Bd. C, G1 UVS und LBT-Teil IV. Ergebnisteil LBT, S. 29ff.). Die Ersatzaufforstung „Hof Schönau“ soll auf einer Fläche von 19,2 ha und die Ersatzaufforstung „Hohenaue“ 3,27 ha betragen.

Für diese Ersatzaufforstungen ist in den Planunterlagen keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen worden. Eine solche ist jedoch erforderlich.

Eine UVP-Pflicht ergibt sich daraus, dass die Ersatzaufforstungen zu dem hier beantragten Vorhaben gehören. Gem. § 8 I 2 LuftVG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Diese spezialgesetzliche Anordnung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht sich auf das gesamte Vorhaben einschließlich der daraus resultierenden Folgemaßnahmen (§ 75 VwVfG). Dass die Ersatzmaßnahmen zum Vorhaben gehören, ergibt sich auch aus § 20 II BNatSchG. Nach dieser Regelung sind Ausgleich und Ersatz integraler Bestandteil der Vorhabensgenehmigung. Erst die Erfüllung der Verpflichtung aus der Eingriffsregelung, inkl. der Ersatzmaßnahme, schafft die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Vorhabens überhaupt. Sie sind dessen materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen. Folglich erstreckt sich nach der einhelligen höchstrichterlichen Rechtsprechung das Enteignungsrecht, das zu Gunsten des Fachprojektes besteht, auch auf die Ausgleichs- und Ersatzflächen (Gassner, u. a. § 20, Rdnr. 12). Schon aus diesem Grund hätte eine UVP auf den vorgesehenen Flächen „Hohenaue“ und „Hof Schönau“ stattfinden müssen.

Hiervon ging auch das Regierungspräsidium Darmstadt in dem Scoping-Termin zum Ausbau des Frankfurter Flughafens aus. Dies ist dem Protokoll des Termins auf S. 60 zu entnehmen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Teil des Vorhabens und unterliegen damit auch der UVP, so dass es insoweit keine Einzelfallprüfung gibt. Diese Ausführungen von Frau von Knebel sind auch auf das nun beantragte Projekt übertragbar. Die Vorhabensträgerin hat hierzu ein gesondertes Konzept für die UVP für Ersatzaufforstungsmaßnahmen im Scoping-Termin vorgelegt und erläutert. Weshalb bei dem hier geplanten Projekt von einer UVP abgesehen worden ist, wird in den Planunterlagen nicht erläutert.

Eine solche UVP hätte sich auch nicht bloß auf die hier aufgeführten Flächen erstrecken dürfen. Vielmehr muss sich eine solche UVP auf die gesamten Flächen, wie sie im Scopingverfahren zum Ausbau des Flughafens vorgestellt worden sind, erstrecken (vgl. hierzu Karte Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Anlage 8, Blatt 2 von 2 der Scopingunterlagen). Auch an dieser Stelle wird deutlich, dass eine isolierte Betrachtung des beantragten Projektes die auftretenden planerischen Konflikte nicht in der Lage ist zu lösen.

Insbesondere betrifft dies das Gebiet der „Hohenaue“ (dort bezeichnet als GG 322). Der in den Planfeststellungsunterlagen angegebene Bereich ist wiederum in

der Kartengrundlage aus dem Scoping-Termin nicht eingezeichnet. Jedoch sind diese beiden Maßnahmen (die jetzt geplante Ersatzfläche „Hohenaue“ zusammen mit der Fläche GG 322) zusammenfassend zu betrachten. Denn es soll hier ein zusammenhängendes Waldgebiet entstehen (ca. 42 ha, Scoping-Papier, Teil B, S. 108).

Sollte es bei der Beibehaltung der Ersatzmaßnahme „Hof Schönau“ für das hiesige Projekt bleiben, so dürfte diese Fläche bei dem später zu führenden Planfeststellungsverfahren nicht mehr als Ersatzmaßnahme auftauchen. Dem widerspricht aber die Kartengrundlage aus dem Scopingtermin, der diese Fläche als GG9 für Ersatzmaßnahmen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens aufführt.

9.6 Maßnahme 21 „Hohenaue“

Gegen die Ersatzmaßnahme der Aufforstung auf der Fläche „Hohenaue“ bestehen erhebliche Bedenken:

Die Angaben zur Ersatzaufforstung sind sachlich für uns nicht nachvollziehbar. Im Gebiet Hohenaue stehen keine Aufforstungsflächen mehr zur Verfügung. Dies geht aus einem Schreiben des RP Darmstadt, das uns vorliegt, hervor. Die Herstellung von Grünland und anderen Biotoptypen im Gebiet Hohenaue mag unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes zur Konzeption des NSG sinnvoll gewesen sein. Dies berührt jedoch nicht die Zulässigkeit der Aufforstungsverpflichtung und die rechtlichen Grenzen der Maßnahmen, die als Aufforstung nach dem HForstG oder als Kompensation des Naturschutzes als Waldneuanlage zulässig ist. Zutreffend kann naturschutzrechtlich nur die AAV-Typ-Nr. 01.137 für Ersatzaufforstungen im NSG Hohenaue gewählt werden. Auch ein anderslautender Erlass der zuständigen Obersten Forst- und Naturschutzbehörden kann die Rechtslage nicht verdrängen.

Uns liegt darüber hinaus eine Zusammenstellung des RP Darmstadt vor, in der der Rodungsumfang am Flughafen zwischen 1.1.88 und 2.12.97 auf 98,45 ha beziffert wird. Der gesamte komplex der Rodungen und Ersatzaufforstungen am Frankfurter Flughafen ist seit den Rodungen für die Startbahn 18-West nie transparent geworden. Auch die nun vorgelegten Unterlagen sind weit von der notwendigen Darstellungspflicht der Planfeststellung entfernt. Die Unterlagen sind grundlegend zu überarbeiten - und angesichts der Vielzahl betroffener potentieller Einwander – neu offenzulegen.

Selbst wenn man unterstellt, dass in der Hohenaue noch Aufforstungsfläche vorhanden ist, bleiben schwerwiegende Bedenken. In den Planunterlagen ist davon die Rede, dass auf dem Gebiet „Hohenaue“ auf einer Ackerfläche eine Waldentwicklung durch Sukzession eingeleitet worden ist (B22, S.11). Diese Maßnahme soll bereits vor mehreren Jahren im Vorgriff auf zukünftige Eingriffe umgesetzt worden sein und weise zwischenzeitlich eine fortgeschrittene Gehölzsukzession auf. Ob entsprechenden Genehmigungen vorliegen, ist aus den Antragsunterlagen nicht ersichtlich. Bereits diese Darstellung zeigt, dass die Maßnahme keine Ersatzaufforstung i. S. der AAV darstellt.

Die Anerkennung einer Kompensationsmaßnahme, die weit vor Beginn des Eingriffs realisiert wurde, basiert auf der „Öko-Konto Regelung“. Diese wurde außerhalb der Bauleitplanung erst mit der Novelle des HENatG in 2002 in das HENatG eingeführt. Maßnahmen, die vor dem Zeitpunkt des in Kraft treten des Gesetzes erfolgten, können nicht nach der Öko-Konto-Regelung behandelt werden, weil hierfür keine Rechtsgrundlage besteht. Würde man anders verfahren, könnten alle Waldneuanlagen seit der Einführung der Eingriffregelung in das Naturschutzrecht diese Regelung in Anspruch nehmen. Eine solche Vorgehensweise war vom Gesetzgeber nie gewollt. Im übrigen würde sie das Rahmenrecht verletzen, dass bis zur letzten Novelle es BNatSchG ausdrücklich kein Öko-Konto außerhalb der B-Planung kannte.

Weiterhin ist nach den vorliegenden Kenntnissen nicht damit zu rechnen, dass die günstigen Wirkungen zum Zeitpunkt der Anrechnung von der zuständigen Naturschutzbehörde festgestellt werden kann (§ 6b) Abs.5 Zif. 2 HENatG). Denn eine Konkretisierung dessen, in welchem Zustand sich die Flächen findet, ist aus den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen. Die AAV, die zwingend anzuwenden ist, könnte von der zuständigen UNB weder zur Bewertung des Ausgangs- noch des Zielzustandes herangezogen werden. Auf § 3 AAV wird verwiesen. Hierbei ist zu beachten, dass die Zielbestimmung aller Kompensationsmaßnahmen in einem NSG erstens zulässig und zweitens der fachlichen Pflegeplanung nicht widersprechen dürfen. Es wird von uns auch bezweifelt, dass die Konzentrationswirkung der Planfeststellung die Zuständigkeit der UNB in dieser Frage ersetzen kann.

Außerdem wurde der Flächenumfang der Maßnahme völlig willkürlich gewählt. Es wird nicht erläutert, warum die Maßnahme eine Größe von 3,27 ha haben muss oder soll. - Warum müssen entsprechend der Kompensationsplanung – und ihrem Konzept nicht 5 ha oder 15 ha in der angestrebten Form gestaltet werden?

Es ist nicht davon auszugehen, dass es sich um einen geeigneten Standort für eine Ersatzmaßnahme handelt. Dies erscheint aus mehreren Gründen als problematisch.

Zum einen liegt diese Fläche im Naturschutzgebiet „Auenwald Hohenaue“ (vom 20.11.1998, StAnz. S. 3956). Wie aus dem Maßnahmeblatt auf S. 37 (B2.2) hervorgeht, erfolgt die Pflege des Bestandes nach den Vorgaben der Verordnung zum NSG „Auenwald Hohenaue“. Nach der NSG-VO ist Zweck der Unterschutzstellung „die bereits vorhandenen Biotopstrukturen ... zu erhalten und damit zur Biotopvernetzung beizutragen“. Weiter heißt es „Schutz- und Pflegeziel ist die Begründung und naturnahe Weiterentwicklung von Waldbeständen der Hartholzaue, die Offenhaltung des Grünlandes und dessen extensive Nutzung sowie gelenkte Sukzession“. Sollten dort die hier genannten Maßnahmen in dem Pflegekonzept enthalten sein – wie dies offensichtlich der Fall ist -, so führen diese Maßnahmen nicht zu einer Aufwertung dieser Fläche. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommen nur auf Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und – fähig sind (BVerwG, NuR 1999, 103, 104). Ist es wie hier, dass es schon ein Pflegekonzept für das Naturschutzgebiet Auenwald Hohenaue gibt, in dem diese Maßnahmen enthalten sind und sind die Maßnahmen im übrigen auch bereits re-

alisiert, stellt die Maßnahme M 21 keine eigenständige Aufwertung der ökologischen Funktionen dar. Dies ist aber für eine Ersatzmaßnahme erforderlich.. Ausgleichsmaßnahmen sollten daher unter besonderer Beachtung der Entwicklungsfähigkeit und der räumlich-zeitlichen Anforderungen auf Flächen mit jeweils aktuell relativ geringer Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes realisiert werden (vgl. hierzu: Louis, § 8 Rdnr. 45). Genau dies erfolgt aber nach dem Konzept der Vorhabensträgerin nicht.

Zum anderen widerspricht die Ersatzaufforstung „Hohenaue“ auch der Zielsetzung des Regionalplans Südhessen 2000. Dort ist festgelegt, dass Flächen für einen Ausgleich von Eingriffen in den regionalen Grünzug innerhalb des selben Naturraumes zur Verfügung stehen müssen. Diese Anforderungen erfüllt die Fläche der Ersatzaufforstung „Hohenaue“ nicht. Sie befindet sich in einem anderen Naturraum.

10. Landschaftsschutzgebiet

Der Planfeststellungsantrag ist zurückzuweisen, weil das beantragte Vorhaben, das (Teil-)Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge der Stadt Frankfurt am Main“ zerstört. Durch das Vorhaben werden insgesamt 6,25 ha durch anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt a. M.“ in Anspruch genommen. Darüber hinaus kommt es anlagen- bzw. baubedingt zu Verinselungseffekten im Landschaftsschutzgebiet auf einer Fläche von 2,35 ha (Ordner 5, G1, S. 219). Diese in den Planfeststellungsunterlagen genannten Ausführungen führen in diesem Teil des Landschaftsschutzgebietes zu einer völligen Zerstörung des geschützten Gebietes. Die in § 2 der LSG-VO genannten Zwecke, wie z. B. die Erhaltung und der Aufbau von naturnahen Waldbeständen, kann somit nicht mehr erfüllt werden. Die Landschaftsschutzverordnung steht daher grundsätzlich einer Bebauung in diesem Bereich entgegen.

Im gesamten Bereich der LSG-VO ist eine Genehmigung erforderlich, wenn bauliche Anlagen errichtet werden sollen (§ 3 I 1 LSG-VO). Darüber hinaus bedarf es sogar einer Genehmigung, wenn in der Zone II Kahlschläge, die eine Größe von 0,5 ha überschreiten, geplant sind. In dem hier fraglichen Bereich werden nicht nur 6,25 ha gerodet, sondern darüber hinaus wird durch die Verinselungseffekte das Teil-Landschaftsschutzgebiet zerstört.

Aus den Planfeststellungsunterlagen (S. 218, G1) geht hervor, dass die Antragstellerin davon ausgeht, dass eine Befreiungslage existiert und eine Genehmigung aufgrund überwiegender Gründe des Gemeinwohls für gerechtfertigt hält. Dem ist zu widersprechen.

Es liegt keine Befreiungssituation vor. Voraussetzung für die Bewilligung einer Befreiung ist immer, dass es sich um einen – aus welchem Grund auch immer – „an sich“ dem Schutzgut der Norm entzogenen (Sonder-) Fall handelt. Die Atypik ist Wesen und Voraussetzung der Befreiung (vgl. Franz, Kommentar zum Hessischen Naturschutzrecht, § 30 b, RN 2, mit zahlreichen Rechtsprechungsnachwei-

sen). Grundsätzlich sind in einem Landschaftsschutzgebiet nach Maßgabe der Landschaftsschutzgebietsverordnung alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern, das Landschaftsbild beeinträchtigen oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (§ 13 II HeNatSchG). Insbesondere der Bau von Gebäuden und anderen Infrastrukturprojekten werden von diesem Verbot umfasst. Denn insbesondere die Versiegelung von Flächen und damit die Zerstörung der schutzwürdigen Flächen stellt in der Regel einen massiven Eingriff in das Schutzgebiet dar. Hält man sich vor Augen, dass es sich bei dem hier zu beurteilenden Projekt um die Erweiterung des Frankfurter Flughafens handelt, so wird deutlich, dass genau diese Fallkonstellation mit dem Erlass der Schutzverordnung ausgeschlossen werden sollte. Denn zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge der Stadt Frankfurt a. M.“ war die Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens schon voll im Gange. Die Schutzverordnung wurde am 28.09.1998 erlassen und am 12.10.1998 im Staatsanzeiger für das Land Hessen auf S. 3158 veröffentlicht. Zu diesem Zeitpunkt lag der Generalausbauplan der Fraport bereits vor. Dieser wurde in der jetzigen Fassung 1995 erstellt. Schon damals war absehbar, dass man an der südlichen Grenze des bestehenden Flughafengeländes Erweiterungen plant. Trotzdem – oder gerade deswegen – wurde der südlich angrenzende Bereich zum Flughafengelände, soweit er die Gemarkung Frankfurt betrifft, unter Schutz gestellt. Inwieweit die Fraport von der Gelegenheit, sich an dem Aufstellungsverfahren zur Landschaftsschutzgebietsverordnung zu beteiligen, Gebrauch gemacht hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Jedoch ist davon auszugehen, dass das RP Darmstadt, als Verordnungsgeber von den Erweiterungsplänen der Fraport wusste.

Die Ausbauwünsche der Fraport wurden schon durch den Generalausbauplan 1995 bekannt. Der „Gesprächskreis Flughafen“ schlug dann am 13.05.1998 vor, ein Mediationsverfahren durchzuführen. Dieses sollte klären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen (vgl. hierzu Bericht der Mediation Flughafen Frankfurt / Main, S. 7 m. V. a. Art. II der „Vereinbarung über das weitere Verfahren im Zusammenhang mit der Diskussion um den Flughafen Frankfurt“ des „Gesprächskreises Flughafen“ 1998).

Der Verordnungsgeber hat somit sehenden Auges, dass Erweiterungspläne – auch über das bestehende Flughafengelände im südlichen Bereich hinaus – vorgelegen haben, dieses Gebiet als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Genau solche planerischen Konflikte, die ein Verordnungsgeber bereits vorhersehen kann, dürfen aber nicht auf ein Befreiungsverfahren verlagert werden. Es ist daher davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber bei seiner Abwägung, ob dieser Bereich aus naturschutzfachlichen Gründen unter Schutz gestellt werden soll, mit den Wünschen der Fraport auf Erweiterung ordnungsgemäß abgewogen hat, so dass von einem grundsätzlichen Verbot der Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes zwecks Erweiterung des Flughafengeländes auszu-

gehen ist (vgl. hierzu Franz, Kommentar zum Hessischen Naturschutzrecht, § 30 b, RN 2).

Es ist daher keine Befreiungslage gegeben. Das Landschaftsschutzgebiet steht daher der Planfeststellung des beantragten Projektes entgegen.

Eine Befreiung kommt aus einem weiteren Grund nicht in Betracht. Mit einer Befreiung würde der hier durch die Schutzverordnung geschützte Bereich in einem solchen Maß verloren gehen, dass der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes für den hier relevanten Bereich vereitelt werden würde. Dies resultiert aus der Besonderheit des hier vorliegenden Landschaftsschutzgebietes rund um Frankfurt. Es handelt sich um eine bestimmte Struktur, die anschaulich wird, wenn man sich die der Schutzverordnung beigefügten Kartengrundlagen anschaut. Wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass es sich bei Schutzgebieten um einen großen zusammenhängenden Bereich innerhalb einer einheitlichen naturräumlichen Fläche handelt, besteht die Besonderheit bei dem Landschaftsschutzgebiet rund um Frankfurt darin, dass mosaikartige Flächen, in der Regel außerhalb der Ortschaften, als Schutzgebiet ausgewiesen worden sind. Wenn es in § 1 der LSG-VO heißt, dass das Landschaftsschutzgebiet eine Größe von ca. 12.700 ha umfasst, darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich um viele kleine Teilgebiete handelt, die jeweils für sich auf ihre Schutzwürdigkeit hin betrachtet werden müssen. Eine Befreiung kommt dann nicht in Betracht, wenn ein Schutzgebiet in erheblicher Weise derart angetastet wird, dass seine Schutzwürdigkeit insgesamt in Frage gestellt ist. Dies ist in der Regel der Fall bei flächenhafter Überbauung oder einer Straßenplanung durch das Gebiet. Mit anderen Worten darf die Befreiung nicht faktisch zur Funktionslosigkeit eines verordnungsrechtlich festgelegten Schutzgebietes führen (BVerwG, B. v. 26.06.1992, NVwZ 1993, S.576). Für den hier fraglichen Bereich, besteht das Schutzgebiet lediglich aus einer kleinen Fläche. Es ist ein abgegrenzter Bereich an der südlichen Grenze des bestehenden Flughafengeländes. Der gesamte Waldbestand, der sich an die jetzige Bebauung des Flughafengeländes angrenzt, würde durch das geplante Projekt zerstört werden. Zwar verbleiben noch bei dieser Planung einige Verinselungen, diese können jedoch den Schutzzweck nicht mehr erfüllen. Betrachtet man das Ausbauprojekt insgesamt, dann muss von einer völligen Vernichtung dieses Teilschutzgebietes ausgegangen werden.

Eine Befreiung ist daher nicht möglich. Vielmehr muss in diesem Bereich die Schutzverordnung auf verordnungsrechtlicher Ebene geändert werden.

11. Weitere Eingriffe in Natur und Landschaft nicht gewürdigt

Die Antragsunterlagen sind hinsichtlich der Ermittlung der Eingriffe in Natur und Landschaft gem. §§ 5ff. HENatG unvollständig.

Im Süden der Abgrabung der Firma „Mitteldorf“ soll großflächig auf 16 ha ein Endlager für Boden und wohl auch Abbruchmaterialien entstehen (Plan B 1.6.2-0). Die offengelegten Unterlagen lassen die naturschutzrechtliche Aufarbeitung dieses Komplexes vermissen. Werden die Planungen realisiert, kommt es zu einer Hochdeponie. Die Lebensstätten bedrohter Tierarten würden vernichtet. Nach

den bisher vorliegenden Kenntnissen, handelt es sich um einen ökologisch wertvollen Bereich, der durch eine abgeschlossenen Rekultivierung entstanden ist. U.a. wurden hier speziell Kleingewässer für Lurche, Libellen etc. geschaffen. Im Abschlussbericht des Senckenberg-Instituts wurden im Betriebsgelände von Mitteldorf zahlreiche und auch gefährdete Tier- und Pflanzenarten nachgewiesen. Die Antragstellerin hat daher auf die Ablagerung in diesem Bereich zu verzichten. Sollte sie bei ihrer Planung bleiben, sind zusätzliche Antragsunterlagen zu erstellen und offenzulegen.

Auch die Auswirkungen auf die EU-Schutzgebiete, das Vogelschutzgebiet und das FFH-Gebiet im Bereich der „Heidellandschaft“ wurden nicht geprüft. Tatsächlich können die vorgesehenen ca. 100.000 LKW-Fahrten (47.990 Fahrten mit Ladung lt. Plan 1.6.2-1) die in der Nordspitze der Schutzgebiete während der zweijährigen Bauphase erfolgen sollen, nicht als unbeachtlich im Sinne der FFH-RL betrachtet werden. Die Fahrten würden überschlägig zusätzlich zum Grubenbetrieb ca. 100 Fahrten/Woche_(Mo-Fr) auslösen.

12. Luftverkehrsrechtliche Sicherheitsfragen ungelöst

Der Antragstellerin ist die Vorlage von Detailplänen bezüglich der einzelnen Baumaßnahmen, insbesondere der Werfthalle, aufzuerlegen. Denn die von der Antragstellerin vorgelegten Planfeststellungsunterlagen lassen eine Überprüfung der Auswirkungen auf die Flugsicherheit nicht zu. Den Planfeststellungsunterlagen sind keine Pläne beigefügt, die erkennen lassen würden, wie das Gebäude der Lufthansa-Werft gebaut werden soll. Lediglich werden ca. Maße benannt, die erahnen lassen, welche Dimension das geplante Bauwerk haben soll. Die Größe ist mit Maßen von 45 m Höhe, 350 m Länge und 140 Tiefe enorm. Zur Veranschaulichung wurde berechnet, dass die „Alte Oper“ von Frankfurt sechs mal in das geplante Gebäude passen würde.

Um die Genehmigungsvoraussetzungen gem. §§ 8 und 6 LuftVG überprüfen zu können, muss die Antragstellerin alle notwendigen Unterlagen beibringen. Anhand der Planfeststellungsunterlagen muss die Eignung und die Wahrung der Sicherheit und Ordnung durch das geplante Projekt beurteilt werden können. Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet ist, ist die Genehmigung zu versagen (§ 6 III S. 3 LuftVG). Diese Voraussetzung gilt nicht bloß bei der Genehmigung gem. § 6 LuftVG, sondern auch für die Planfeststellung (vgl. hierzu: Hofmann/Grabherr, Komm. Zum LuftVG, § 8 Rdnr. 19). Die durch die Größe des Bauwerkes verursachten Reflexionen und Abschattungen sowie die elektromagnetischen Strahlungen können zu einer Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs und der Menschen im Flughafengelände führen.

Dies machen die beiden Gutachten von NAVCOM und GHMT deutlich. Schon die Platzierung dieser Gutachten deutet darauf hin, dass hier sicherheitsrelevante Sachverhalte bislang völlig verkannt bzw. ignoriert worden sind.

In dem Gutachten von NAVCOM (Ordner 7, G 9.2) werden zahlreiche Probleme benannt, die durch die Größe der Wartungshalle ausgelöst werden. Reflexionen und Abschattungen (vgl. z.B. S. 24/25) spielen dabei eine wichtige Rolle. Auf Seite 39 wird zusammengefasst, dass „bei Realisierung geeigneter Maßnahmen“ aus ILS-Sicht für den CAT III – Betrieb die Werfthalle gebaut werden kann. Wie die Gutachter zu dieser Schlussfolgerung gelangen, ohne die Details des Bauwerkes zu kennen, wird nicht erläutert.

In der Zusammenfassung (Seite 40) heißt es weiter, dass eine möglichst geringe, technisch realisierbare Höhe des Baukörpers bzw. des Daches anzustreben sei. Daraus kann geschlossen werden, dass die Höhe von 45 m der worst-case Fall ist. Zwar wird ausgeführt, dass für die beiden Radarstandorte keine „wirkliche“ Gefährdung angenommen wird. Diese Aussage relativiert sich aber selbst, wenn sie unter die Bedingung gesetzt wird, dass Maßnahmen ergriffen werden, um die Gefahr auszuschließen.

Das Gutachten von GHMT (Ordner 7, G 9.1), welches die elektromagnetische Verträglichkeit zwischen den technischen Systemen untereinander (EMV) bzw. zwischen den technischen Systemen im Hinblick auf Menschen (EMVU) untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass die Werfthalle im Schutzbereich für Menschen von Richtfunk, Mobilfunkbasisstationen und Flugfunk liegen könnten (S. 96f.).

Beiden Gutachten fehlten grundlegende Daten, die für die Beurteilung der sicherheitsrelevanten Fragen notwendig sind. Aus diesem Grund wurde auch nur die grundsätzliche Machbarkeit festgestellt. Ob allerdings dann, wenn die Detailpläne vorliegen werden, die Gefährdung der Sicherheit für den Luftverkehr und/oder den Menschen auszuschließen ist, konnten die Gutachter nicht prüfen.

Um diese flugsicherheitstechnischen Gefährdungen abschließend beurteilen zu können, müssen die Detailpläne für das Bauwerk vorliegen. Solche Detailpläne lagen den Gutachtern von NAVCOM jedoch nicht vor, so dass sie zwar die grundsätzliche Machbarkeit im Ergebnis feststellen, jedoch die abschließende Beurteilung, wie die Machbarkeit hergestellt werden soll, auf eine andere Ebene verlagern (vgl. hierzu S. 39 des NAVCOM-Gutachtens). Dies ist jedoch nicht möglich. Bei den in § 6 III S. 3 LuftVG genannten Tatbestandsmerkmale handelt es sich um strikte Genehmigungsvoraussetzungen. Sie sind einer Abwägung nicht zugänglich und es besteht für deren Auslegung kein Beurteilungsspielraum (vgl. hierzu Hofmann/Grabherr, Komm. Zum LuftVG, § 6 Rdnr. 39). Zum einen gibt es bei der Planfeststellung zur Erweiterung eines Flughafens keinen „weiteren Planungsschritt“ mehr, auf den diese Probleme verlagert werden könnten. Innerhalb der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung müssen alle Probleme, die mit der geplanten Erweiterung einhergehen, gelöst werden.

Insbesondere eine Verlagerung auf ein späteres Baugenehmigungsverfahren ist aus Rechtsgründen nicht möglich. In der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Stuttgarter Flughafen vom 9.10.1990 – 4 B 249/89 (NVwZ-RR 1991, S. 118 (127)) wird klargestellt, dass es der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung überlassen bleibt, sämtliche bauplanungsrechtlichen und bauordnungs-

rechtlichen Festlegungen zu treffen, die im Rahmen der Abwägung erforderlich sind, um der fachplanerischen Zielsetzung zu entsprechen. Insoweit bestimmt das Luftverkehrsgesetz als das berufene Fachplanungsgesetz zunächst einmal selbst die Reichweite seines Zugriffs auf das Baurecht (BVerwG, Urteil vom 20.07.1990, 4 C 30/87, juris Umweltrecht, S. 6). Ebenso muss dies gelten, wenn es – wie hier – um die strikt einzuhaltenden Genehmigungsvoraussetzungen geht. In dieser soeben zitierten Entscheidung ging es um die Auslegung des § 9 I S. 3 LuftVG, der eine eigene Zuständigkeit der Bauordnungsbehörde neben der grundsätzlichen Konzentrationswirkung der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung regelt. Dort ging es um die Frage, ob in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung auch das materielle Bauplanungs- und Bauordnungsrecht zu prüfen ist. Das Bundesverwaltungsgericht lässt keinen Zweifel daran aufkommen, dass dann, wenn flugsicherheitsrelevante Aspekte geklärt werden müssen, diese in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung zu untersuchen sind. Es führt aus, dass insbesondere Hochbauten auf dem Gelände eines planfestgestellten Flughafens fragen der Flugsicherheit aufwerfen, die offenkundig einer luftverkehrlichen Beurteilung bedürfen (vgl. hierzu auch: Hofmann/Grabherr, Komm. zum LuftVG, § 9, Rdnr. 11 sowie 18f.).

Wie aus den beiden genannten Gutachten hervorgeht, werden spezifische flugsicherheitsrelevante Probleme aufgeworfen, die offenkundig einer luftverkehrlichen Beurteilung bedürfen, so dass eine Verlagerung auf „weitere Planungsschritte“, nicht möglich ist. Die Antragstellerin ist daher aufzufordern, die notwendigen Detailplanungen für die Lufthansa-Werft vorzulegen.

13. Lärmauswirkungen für die Rhein-Main-Region unzureichend und fehlerhaft ermittelt

Der BUND wendet sich weiterhin gegen die Zunahme von Lärmauswirkungen durch den bestehenden Flughafenbetrieb auf die umliegenden Gemeinden bzw. den hier betroffenen Menschen. Schon der bestehende Flughafenbetrieb mutet den Menschen erhebliche Lärmauswirkungen zu. Diese gilt es in Zukunft zu minimieren. Denn schon jetzt ist nach dem heutigen Stand der Lärmwirkungsforschung von gesundheitlichen Schäden auszugehen. Der Staat ist gem. Art. 2 Abs. 2 GG grundsätzlich in der Pflicht, solche Gesundheitsschäden von der Bevölkerung abzuwenden (vgl. hierzu: Berkemann, in: DAL – interdisziplinäre Konferenz, Verfassungsrechtlicher Schutzanspruch der Bürger versus Förderung des Luftverkehrs und Notwendigkeit der Verteidigung, S. 133ff.)

13.1 Fluglärmprognosen fehlen

Wie in dem Kapitel 1 dieser Stellungnahme ausgeführt worden ist, kann das beantragte Projekt nicht isoliert betrachtet werden. Die hier beantragten Wartungskapazitäten machen nur Sinn, wenn der Flughafen auch kapazitiv ausgebaut wird. Aus diesem Grund sind auch die Lärmauswirkungen des geplanten Gesamtausbaus zu prognostizieren.

Aber auch unabhängig vom Gesamtausbau, wird es durch den Einsatz des A-380 zu einer Erhöhung der Flugbewegungen kommen. Um eine möglichst hohe Auslastung dieses größten Flugzeuges zu erreichen, ist es unumgänglich zusätzliche Zubringerflüge einzusetzen. Dies wird auch belegt durch die Aussagen der Antragstellerin. Gerade der Einsatz des A-380 am Frankfurter Flughafen soll die Hub-Funktion stärken. Auch die Dimensionierung der Wartungshalle spricht dafür, dass noch mehr Flugzeuge Frankfurt anfliegen, damit dort die Wartungsarbeiten durchgeführt werden können. Mit der Zunahme von Flughafenbetriebsflächen gehen höhere Lärmauswirkungen einher (BVerwG, .

Da die Fluglärmsituation in den angrenzenden Gemeinden schon jetzt zum Teil unzumutbar ist, sind die zusätzlichen Belastungen in den von der Wartung betroffenen Gemeinden nicht mehr hinzunehmen. Dasselbe gilt für die Zunahme des Flugverkehrs in der gesamten Region.

13.2 Falsche Bewertungskriterien

Den Fluglärm anhand den in der sog. Lärmsynopse enthaltenen Werten zu beurteilen, ist unzulässig. Die dort genannten Werte sind wissenschaftlich nicht untermauert und entsprechen nicht den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen (vgl. hierzu: Stellungnahme des BUND zu den Scopingunterlagen, Seite 18ff.; Tagungsbericht: Neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung, Recht der Natur – Schnellbrief 119, 2003, S. 52ff.). Die dort genannten Werte halten einer wissenschaftlichen Prüfung nicht stand und sind gerade für die Beurteilung des Bodenlärms völlig ungeeignet.

Vielmehr ist nach den heutigen Kenntnissen die Anwendung der TA Lärm für die Beurteilung heranzuziehen. Weshalb immer noch daran festgehalten wird, dass gem. § 2 Abs. 2 BImSchG der Lärm von Wartungseinrichtungen auf Flughafengelände eine Anwendbarkeit der TA-Lärm ausschließt, ist nicht nachvollziehbar. Der Wartungslärm unterscheidet sich grundsätzlich von dem Lärm, den ein startendes oder landendes Flugzeug erzeugt.

Bei der Anwendung der TA Lärm ist eine Überschreitung der zulässigen Immissionswerte für die Messpunkte Walldorf 3 und Walldorf 4 nach Inbetriebnahme der Wartungshalle in den Nachtstunden festzustellen. Dies ist nicht zulässig.

13.3 Keine zureichende Prognosen für die Lärmauswirkungen des A-380

Wie laut der Flugzeugtyp A-380 ist, kann heute nur anhand von vergleichenden Betrachtungen prognostiziert werden. Denn noch liegen keinerlei Erfahrungswerte vor, da noch nicht einmal ein Prototyp gebaut worden ist.

Die Aussagen der Antragstellerin, das Flugzeug werde nicht lauter sein, als andere Flugzeuge, ist zweifelhaft. Denn nach den bisherigen Erfahrungen muss davon ausgegangen werden, dass je größer ein Flugzeug, desto lauter ist es. Bislang

vergleicht die Antragstellerin nur die Steigleistung von Jumbo und A-380 im oberen Luftraum. Auf Angaben für den unteren Luftraum wird jedoch verzichtet. Aber gerade dieser Bereich ist für die betroffene Bevölkerung von enormer Relevanz. In diesem Bereich schneidet der A-380 nach den vorliegenden Informationen schlechter ab. Denn der A-380 steigt aufgrund seines Gewichtes nur langsam.

13.4 Vorbelastung nicht ermittelt

In den Lärmgutachten wurden zwar die zusätzlichen Lärmbelastungen durch die Wartungshalle angegeben. Dieses Zusatzbelastung wird aber nicht in Zusammenhang mit den bereits bestehenden Lärmbelastungen dargestellt. Hierzu wäre eine Ermittlung der Vorbelastung erforderlich gewesen. Diese ist aber in den Antragsunterlagen nicht enthalten. Insofern sind die Unterlagen unvollständig und nachbesserungsbedürftig.

14. Unzureichende Erschließung

Das vorgelegte Verkehrsgutachten ist fehlerhaft und muss nachgebessert werden. Die im Raumordnungsverfahren erhobene Kritik gilt auch für dieses Verfahren (vgl. hierzu: Kapitel 9 der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren).

In den Antragsunterlagen (G 5) werden zahlreiche noch nicht vorhandene Straßen genannt, die zur Erschließung des Flughafens bis 2015 realisiert sein sollen. Hiervon ist aber nicht auszugehen. Der neue Bundesverkehrswegeplan enthält zahlreiche Projekte nicht bzw. stuft sie nicht in den vordringlichen Bedarf ein. Eine Finanzierung dieser Projekte ist daher nicht in Sicht. Dies betrifft vor allem:

- (A 5) Vollausbau der Anschlussstelle Frankfurt-Niederrad
- (A 648) Umgestaltung der Anschlussstelle Opelring
- (B 43) Verlegung und vierstreifige Ausbau im Bereich des Güterverkehrszentrums Mönchhof
- (B 54) vierstreifige Ausbau zwischen der Anschlussstelle Rodgau-Hainhausen und der B 488

Ohne diese zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen kann die Erschließung nicht gesichert werden.

15. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass

1. eine isolierte Betrachtung des beantragten Projektes gegen das planerische Abwägungsgebot, insbesondere dem Gebot der Problem- und Konfliktbewältigung verstoßen würde,
2. eine einheitliche Prüfung der Umweltauswirkungen nach § 3 b UVPG notwendig ist, jedoch nicht durchgeführt wurde,
3. das beantragte Vorhaben gegen die Ziele der Raumordnung verstößt und dieses Planungshindernis auch nicht in absehbarer Zeit behoben werden kann.
4. eine zumutbare Alternative sowohl an einem anderen Flughafenstandort als auch innerhalb des derzeitigen Flughafengeländes möglich ist.
5. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Beeinträchtigungen des potentiellen FFH-Gebietes nicht rechtfertigen,
6. das faktische Vogelschutzgebiet erheblich beeinträchtigt wird, und keine überragenden Gemeinwohlgründe eine Ausnahme zulassen,
7. eine Bannwaldaufhebung aufgrund der besonderen Schutzfunktionen, sowie der Gründe, die zur Bannwalderklärung geführt haben, nicht in Frage kommt,
8. zahlreiche besonders und streng geschützte Tierarten beeinträchtigt werden,
9. weder für die Bannwaldaufhebung noch für die Befreiung aus dem Landschaftsschutzgebiet überwiegende Gründe des Gemeinwohls für den Bau der A-380 Werft sprechen.
10. eine weitere Zunahme der Lärmauswirkungen durch den Flughafenbetrieb nicht hinnehmbar ist.

Der Planfeststellungsantrag ist daher – wie beantragt – zurückzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin