

Regierungspräsidium Darmstadt  
Wilhelminenstraße 1 - 3

64283 Darmstadt

Freiburg, 01. August 2003  
Rechtsanwalt Wurster /  
Rechtsanwältin Fridrich  
Sekretariat Frau Kugelmann  
Durchwahl (0761) 2826232

unser AZ: 99/01421-AFR/kug  
(Bitte angeben)

**Planfeststellungsverfahren betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die  
Wartung von Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen  
Frankfurt Main**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren betreffend die Erweiterungsmaßnahmen für die  
Wartung von Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen Frankfurt  
a.M. vertreten wir die Interessen der

1. Stadt Rüsselsheim, vertreten durch den Magistrat, Mainzer Straße 7,  
65428 Rüsselsheim,
2. Gemeinde Bischofsheim, vertreten durch den Gemeindevorstand,  
Schulstraße 13 – 15, 65474 Bischofsheim und
3. Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg, vertreten durch den  
Gemeindevorstand, Dr. Herrmann-Straße 32, 65462 Ginsheim-  
Gustavsburg.

Auf uns lautende Vollmachten liegen Ihnen bereits vor.

Namens und im Auftrag unserer Mandantinnen erheben wir

## **Einwendungen**

gegen das geplante Vorhaben für die A 380-Werft am Flughafen Frankfurt a.M. sowie die weiteren beantragten Maßnahmen.

### **A. Gegenstand des Verfahrens**

Gegenstand des am 29.01.2003 gestellten Antrags der Fraport auf Planfeststellung ist der beabsichtigte Neubau einer Wartungshalle mit dazugehörigem Lagergebäude sowie vorgelagerter Wartungsflächen, die Anlage eines neuen Zurollweges sowie weitere Maßnahmen, die im wesentlichen die Verlegung des Tores 31 und der Okrifteler Straße, die Anlage eines Regenrückhaltebeckens und neuer Betriebsstraßen im Bereich des neuen Wartungsgeländes sowie die Errichtung eines Parkhauses mit 650 Stellplätzen umfassen.

#### **1. Das Vorhaben**

Im Frühjahr 2003 hat die Fraport den Planfeststellungsantrag für den Ausbau der A 380-Werft eingereicht. Das beantragte Vorhaben umfasst den Neubau der A 380-Werft mit den Flugbetriebsflächen, Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen (interne Verkehrsflächen, Parkieranlagen, Andienungsflächen u.a.) sowie den externen Verkehrsflächen (Verlegung der Kreisstraße K152 Okrifteler Straße). Zur Anbindung der Werfthalle ist der Bau eines neuen Tores 31 vorgesehen. Die Planung sieht ferner in der Nähe des Tores ein neues Parkhaus für 650 Kfz vor. Dieses Parkhaus diene dem Stellplatzbedarf aus der Werftnutzung sowie als Ersatz für den überplanten Parkplatz P68. Das Vorhaben umfasst ferner Maßnahmen der Ver- und Entsorgung, der Baulogistik und baubedingten Grundwasserhaltung. Gegenstand der Planfeststellung ist ferner ein Regenrückhaltebecken sowie die naturschutzrechtliche Ausgleichsplanung.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

### **1.1   Wartungshalle**

Kernstück der Anlagen ist die Werfthalle für die Wartung von bis zu 4 Flugzeugen des Typs A 380. An diese Halle angeschlossen ist der Bürobereich für die operativen, administrativen und sozialen Aufgaben. Die Werfthalle hat eine Länge von 350 m, eine Breite von ca. 140 m und eine Höhe von ca. 45 m. Südlich der Werfthalle ist eine Lagerhalle vorgesehen.

### **1.2   Betriebsflächen**

Nördlich der Werfthalle liegt eine Wartungsfläche, die der Vorbereitung der Wartung und von im Freien möglichen Wartungsarbeiten dient. Vor der Werfthalle ist eine Abstellfläche für 3 Flugzeuge vom Typ A 380 vorgesehen. Die gesamte Wartungsfläche beträgt 87.900 m<sup>2</sup>.

Angebunden an das bestehende Rollbahnsystem wird die Wartungsfläche über eine ca. 75 m lange Zurollbahn.

### **1.3   Verlegung der Okrifteler Straße**

Derzeit ist der Flughafen im Bereich des geplanten Werftgeländes über das Tor 31 an die K 152 (Okrifteler Straße) angebunden. Nach der Planung soll die Okrifteler Straße verlegt und südlich des neuen Parkhauses und des Wartungsbereiches geführt werden.

## **2.   Standort**

Der vorgesehene Standort für den Wartungsbereich des A380 liegt am westlichen Rand der CargoCity-Süd. Teile der betroffenen Flächen werden heute als Luftfrachtflächen genutzt. Geringe Teile der Wartungsfläche und die Zurollbahn liegen innerhalb des Zauns. Für die Wartungsfläche, die Werfthalle sowie die Lagerhalle ist die Erweiterung des Flughafens außerhalb des Zauns vorgesehen. Dasselbe gilt für den neuen Zufahrtsbereich zum Tor 31 sowie das davor geplante Parkhaus.

Der Gesamtflächenbedarf der Maßnahme beträgt 27,5 ha. Dieser gliedert sich wie folgt:

Wartungsfläche:	8,28 ha
Hochbauten und Andienflächen:	9,18 ha
Rollbahn:	0,69 ha
Betriebsstraße und Grünflächen:	2,18 ha
Der Zufahrtbereich zum Tor 31 neu inklusive Parkhaus	3,34 ha

Der Gesamtflächenbedarf für den Vorhabensbereich Flughafen beträgt 23,67 ha. Für die Kreisstraße werden zusätzlich 3,83 ha Fläche beansprucht.

Von diesen Flächen liegen ca. 8 ha innerhalb, ca. 20 ha außerhalb des Zauns. Der Eingriff in den Wald ist erheblich größer als 20 ha. So verbleiben zahlreiche Restflächen zwischen der Werfthalle und dem Parkplatz, die ihre naturschutzrechtliche Bedeutung verlieren. Dasselbe gilt für Restflächen zwischen der zu verlegenden Kreisstraße und den Gebäuden. Der Gesamteingriff in den Wald beträgt ca. 30 ha.

Ausweislich der Antragsbegründung stellt die Maßnahme einen ersten Teilabschnitt des in der Ausbauplanung enthaltenen Wartungsbereichs Süd dar. Die jetzt vorgesehene Planung soll im Zuge des Ausbaus um weitere Wartungsflächen zwischen der A380-Werft und dem Bereich CargoCity-Süd erweitert werden.

### **3. Antragsbegründung**

#### **3.1 Bedarf**

Laut der Antragsbegründung besteht neben dem „notwendigen kapazitiven Ausbau“ des Flughafens auch im Wartungsbereich „eine erhebliche Nachfrage von Luftverkehrsgesellschaften, die mit den heutigen Einrichtungen nicht mehr zukunftsgerecht erfüllt werden kann“.

#### Antragsbegründung A 1, S.9

Anlass für den Bau der A 380-Werft sei vorrangig das Bedürfnis der Lufthansa AG:

„Mit der vorliegend beantragten Planfeststellung der A 380-Werft reagiert die Fraport AG auf den Umstand, dass der Hauptnutzer des Flughafens Frankfurt, die Deutsche Lufthansa AG (DLH), unabhängig vom kapazitiven Ausbau ab 2007 die ersten Flugzeuge vom Typ A 380 in Betrieb nehmen wird und beabsichtigt, die bis zum Jahr 2015 auf 15 Einheiten ansteigende Flotte in Frankfurt zu stationieren.“

#### Antragsbegründung A 1, S.9

Da die Zahl von 15 Flugzeugen den Vorhabensträger selbst nicht überzeugt, wird ergänzend darauf hingewiesen, dass „andere Fluggesellschaften bereits im Jahr 2006 mit diesem Großraumflugzeug Frankfurt bedienen“ werden. Welche anderen Fluggesellschaften dies sein sollen, verschweigt die Antragsbegründung ebenso wie die Zahl der zu erwartenden Einheiten.

Nach der Vorhabensbegründung muss die Fraport auf die Einrichtung einer neuen Flugzeugflotte und einer neuen Generation von Flugzeugen reagieren. Stellt die Fraport keine Wartungseinrichtungen zur Verfügung, sind die Fluggesellschaften gezwungen, zusätzliche Wartungsflüge durchzuführen. Daraus entstehen den Gesellschaften erhebliche Nachteile. Die Hauptsorge von Fraport ist allerdings:

„Alternativ könnte eine Stationierung andernorts erfolgen, die der zentralen Stellung des Frankfurter Flughafens im Europäischen Flughafenverbund aber nachhaltig schaden würde.“

#### Antragsbegründung A 1, S.10

Es sei deshalb zwingend erforderlich, eine auf dieses Flugzeug zugeschnittene Wartungshalle zu errichten. Geschaffen werde ein neues Werftareal, welches – unabhängig vom geplanten Ausbau des Flughafens – auch den steigenden Bedarf an Wartungskapazitäten in Folge der prognostizierten Flottenentwicklung der Airlines abdecken werde.

Gerade am Standort Frankfurt als einem der führenden Hubflughäfen der Welt sei die Wartung für den A 380 zwingend:

„Als einer der führenden Hubflughäfen weltweit ist er bevorzugtes Ziel für den Einsatz des A 380. Da die Deutsche Lufthansa AG einer der größten A 380-Kunden ist und sie ihren Heimatstandort mit Wartungsschwerpunkt in Frankfurt hat, ist es notwendig, die Flughafeninfrastruktur hieran anzupassen.“

Die Aussage, die Lufthansa sei einer der größten A 380-Kunden ist zu bezweifeln. Laut Pressemitteilungen der Airbus sind bereits ca. 120 Flugzeuge der Kategorie A380 bestellt. Besonderes Interesse findet die A 380 bei asiatischen und arabischen Airlines. Da die Lufthansa „beabsichtigt“ nur 15 Flugzeuge bis 2015 zu bestellen, zählt sie gerade nicht zu den „Großabnehmern“.

### **3.2 Abtrennbarkeit vom Ausbauvorhaben**

Nach der Antragsbegründung ist der Bau der A 380-Werft Bestandteil der Planungen zum kapazitiven Ausbau. Die Ausbauplanung sieht einen Wartungsbereich im Süden des Flughafens einschließlich des A 380-Werftbereichs vor:

„Der Gesamtwartungsbereich Süd ist flächenmäßig deutlich größer als der jetzt isolierte Antrag der A 380-Werftbereich.“

Hintergrund dieser Planung sei einerseits der Bedarf eines neuen Wartungsbereichs für den neuen Flugzeugtyp. Zum anderen müsse die Wartungsfläche im Hinblick auf den Ausbau des Flughafens wesentlich erweitert werden. Diese unterschiedliche Zielsetzung belege, dass es sich um zwei selbständige, abtrennbare, wenn auch aufeinander abgestimmte Planungsvorhaben handele.

Die Notwendigkeit einer Abtrennung des Vorhabens A380-Werft ergebe sich daraus, dass die ersten A380 bereits im Jahr 2006 ihren Betrieb aufnehmen. Der Bau der Werft müsse deshalb zeitlich vorgezogen werden. Dies sei aus Gründen der Planungssicherheit für die DLH geboten. Darüber hinaus liege eine frühzeitige Entscheidung auch im Interesse des Vorhabensträgers und der Rhein-Main-Region, da die Standortentscheidung der DLH ein

bedeutender Schritt zur Sicherung und zur Bekräftigung der Hubfunktion des Frankfurter Flughafens sei:

„Gleichzeitig wird damit nicht nur die Bedeutung des Flughafens als zentraler Wartungsstandort der Lufthansa/Star Allianz auch für die Zukunft gewährleistet, sondern es werden strategische Weichenstellungen für die weitere Entwicklung des Flughafens schon in seinem gegenwärtigen Bestand und der Region geschaffen.“

Antragsunterlagen A 1, S.14

### **3.3 Standortauswahl**

Neben dem beantragten Standort hat Fraport 7 weitere Standorte untersucht, die jedoch alle nicht zielführend waren. Ausgeschieden wurden dabei alle Standorte, bei denen es zu einer Kollision mit der kapazitiven Ausbauplanung des Flughafens kommt. Diese habe einen Konkretisierungsgrad erreicht, der das Stadium von Vorplanungen weit hinter sich gelassen habe. Diese Planung sei bereits Gegenstand eines mehrstufigen Verwaltungsverfahrens. Standorte, die mit dieser Ausbauplanung kollidieren, müssten daher ausgeschieden werden.

Aus folgenden Gründen sind die Alternativstandorte nicht als geeignet angesehen worden:

#### **3.3.1 Gateway Gardens**

Diese Variante stehe im Konflikt zur Ausbauplanung wegen Verlust einiger Vorfeldpositionen beim Terminal 2. Der technische Realisierungsaufwand für die flugbetriebliche Erschließung über die 8-spurige A 3 in Hochlage sei unverhältnismäßig.

#### **3.3.2 Östlich A 5**

Auch hier bestehe ein Konflikt mit der Ausbauplanung, der nicht näher begründet wird. Die notwendige Brückenkonstruktion über die A5 sei unverhältnismäßig. Negativ sei die Nähe zur Wohnbebauung in Zeppelinheim. Außerdem liege die erforderliche Fläche komplett im Bannwaldbereich und befinde sich nicht im Eigentum von Fraport.

### **3.3.3 US-Airbase**

Am Standort der US-Airbase sei der Neubau des Terminals 3 vorgesehen. Die Variante wäre auch nicht termingerecht realisierbar, da die Baufeldfreimachung erst ab 2006 möglich wäre.

### **3.3.4 Nördlich A 3**

Der Standort kollidiert mit dem Neubau der geplanten Landebahn Nordwest.

### **3.3.5 Bestehender Wartungsbereich Nord**

Die Nutzung der bestehenden Wartungsanlagen im Norden scheidet aus. Ein Umbau der Hallen sei nicht möglich. Abriss und Neubau würde den laufenden Wartungsbetrieb beeinträchtigen. Deshalb sei der Abriss bestehender Hallen und anschließender Neubau nicht realisierbar.

### **3.3.6 Bestehender Wartungsbereich Süd**

Hier gilt dasselbe wie für den Wartungsbereich Nord.

### **3.3.7 Westlich der Startbahn West**

Völlig außerhalb der bestehenden Infrastruktur des Flughafens wurde ein Standort im Staatsforst betrachtet. Aus Kostengründen für die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie der Tatsache, dass das Areal im Bannwaldbereich und nicht im Eigentum der Fraport liegt, wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

## **B. Die Einwenderinnen und ihre Betroffenheit**

Die von uns vertretenen Kommunen werden allesamt, wenngleich auch in unterschiedlicher Intensität, durch das geplante Vorhaben sowie den kapazitiven Ausbau betroffen.

### **1. A 380-Werft**

Durch das Vorhaben zum Ausbau der A 380-Werft werden die von uns vertretenen Kommunen in ihren Rechten betroffen. Ihr Gemeindegebiet, das bisher schon stark durch Fluglärm belastet ist, wird durch das Vorhaben weiter verlärm. Durch den Bau der A 380-Werft wird in den jeweiligen Kommunen durch vermehrte Flugbewegungen zusätzlicher Lärm entstehen, der nicht akzeptabel ist. Insbesondere die Stadt Rüsselsheim und die Gemeinde Bischofsheim werden darüber hinaus negativ betroffen:

....

### **2. Kapazitiver Ausbau**

Die von uns vertretenen Kommunen werden darüber hinaus durch den kapazitiven Ausbau des Flughafens beeinträchtigt. Der Ausbau der A 380-Werft ist der erste Schritt in den Ausbau. Eine Abtrennung vom Ausbaufahren für die geplante Landebahn Nordwest ist nicht möglich. Aufgrund der möglichen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet von Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg, hätte der Plan dort zur Einsichtnahme durch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger ausgelegt werden müssen.

Durch den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main werden die von uns vertretenen Kommunen in ihrer gemeindlichen Planungshoheit aus Art.28 Abs.2, Art.137 Abs.3 HV verletzt, da die hieraus resultierenden zusätzlichen Verlärmungen zu erheblichen Beeinträchtigungen führen werden. Kommunale Planungen in Flächennutzungsplänen und Landschaftsplänen sowie in vorhandenen oder in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen werden im Falle eines Ausbaus gegenstandslos. Eine geordnete Siedlungsentwicklung wird

nach dem Bau der Landebahn Nordwest nicht mehr möglich sein. Bereits jetzt werden im kommunalen Eigentum stehende Wohngebäude erheblich verlärm und in Folge weiterer Verlärmung nach einem Ausbau nicht mehr für Wohnzwecke nutzbar sein. Die im gemeindlichen Eigentum stehenden Wohngebäude werden damit wertlos.

Die Gemeinde Bischofsheim wird beim Ausbau des variantenunabhängigen Bereichs Süd voraussichtlich in ihrem Eigentum stehende Waldflächen für das Vorhaben zur Verfügung stellen müssen. Schließlich werden kommunale Einrichtungen, insbesondere schutzwürdige Einrichtungen wie das Krankenhaus der Stadt Rüsselsheim, Schulen und Kindertagesstätten etc. von einem Ausbau des Flughafens in erheblichem Maße beeinträchtigt, wenn nicht sogar in ihrem Bestand gefährdet. Die Kommunen sind nicht mehr in der Lage, ihre Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge zu erfüllen. Sie befürchten erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit ihrer Einwohner durch Lärm. Die nachteiligen Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe und die Folgen für das Klima werden erheblich sein. Die Erholung und Freizeitgestaltung wird in Folge der Verlärmung von bisher genutzten Flächen einer Freizeitnutzung beeinträchtigt. Der vorhandene Flächendruck wird durch den Ausbau des Flughafens noch größer. Die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wird die Lebensqualität in den angrenzenden Kommunen erheblich mindern. Durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main erhöht sich das Sicherheitsrisiko und damit die Gefahren für Leib und Leben ihrer Einwohner. Die Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit dem Werk der Ticona sind unlösbar.

Zur Beeinträchtigung eigener Rechte der von uns vertretenen Kommunen haben wir bereits in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren vom 30.01.2002 umfassend vorgetragen. Insbesondere wurden die Planungen der Kommunen detailliert hinsichtlich Flächennutzungsplan, Landschaftsplan, Bebauungsplänen sowie der Lärminderungsplanung nach § 47 a BImSchG dargestellt. Auch die im Eigentum der Kommunen stehenden Grundstücke sowie Wohnungseigentum ebenso wie die Waldflächen wurden aufgelistet. Dargestellt wurden ferner die betroffenen öffentlichen Einrichtungen, die durch die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Ausbaus, insbesondere durch die Zunahme des Fluglärms, erheblich beeinträchtigt würden. Aussagen zur allgemeinen Stadtentwicklung sind ebenfalls in unserer Stellungnahme an das RP Darmstadt vom 30.01.2002 enthalten. Die

auf den S.8 – 68 enthaltene, detaillierte Aufstellung möglicher Rechtsbeeinträchtigungen machen wir ausdrücklich zum Gegenstand dieser Einwendung. Einen Auszug aus der dem RP Darmstadt bereits vollständig vorliegenden Einwendung im Raumordnungsverfahren fügen wir als

### **Anlage 1**

bei.

## **C. Einwendungen/Rechtliche Würdigung**

Der Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau der A380-Werft ist abzulehnen. Dies ergibt sich sowohl aus verfahrensrechtlichen als auch aus materiellen Gründen.

### **1. Zum Verfahren**

#### **1.1 Unbestimmtheit des Antrags**

1.1.1 Unter der Gliederungsnummer A 1 ist in den vorgelegten Unterlagen der Antrag der Fraport auf Planfeststellung enthalten. Auf Seite 7 der Unterlage A 1 wird nicht konkret auf die Werfthalle bzw. auf die Lagerhalle Bezug genommen. Unter A 2, der Antragsbegründung wird auf Seite 22 ausgeführt:

„für die Maßnahmen der Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen wird gemäß Antrag A 1 lediglich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG beantragt.“

In Planteil B 1, dem Erläuterungsbericht technische Anlagen, sind unter der Ziffer 3 ab Seite 55 die Maßnahmen dargestellt, die nach Art und Maß der baulichen Nutzung zur Planfeststellung beantragt werden. Auf der Seite 56 wird die Werfthalle in ihrer Dimension beschrieben. Einzelheiten und genaue Angaben zum Tragwerk und zur Dachform lägen noch nicht vor. Wegen der großen Spannweiten für die Dachkonstruktion würden jedoch 11 m eingestellt, woraus sich die beantragte Gebäudehöhe von 45 m ergebe. Die bebaute Fläche soll ca. 49.000 m<sup>2</sup> umfassen. Im Bauwerksverzeichnis technische Anlagen, zu denen nach dem Sprachgebrauch der Fraport offensichtlich auch die Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen gehören, sind diese nicht mehr aufgeführt. In den Gutachten G 9.1 EMV und EMVU sowie im Gutachten G 9.2 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die A 380-Werft noch nicht hinreichend bekannt sei.

Antragsunterlagen G 9.2, S. 14

In den für den Aspekt der Sicherheit relevanten Gutachten sind also keine exakten Angaben über Ausmaß, Beschaffenheit und Ausstattung der geplanten Werft eingearbeitet. Notwendige Sicherungsmaßnahmen könnten deshalb, so die Gutachter, insbesondere im Gutachten G 9, nicht benannt werden.

1.1.2 Mit den vorgelegten Unterlagen kann die beantragte bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der Hochbauten nicht beurteilt werden. Vielmehr ist zum derzeitigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass das Vorhaben bauplanungsrechtlich nicht zulässig ist.

1.1.2.1 Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG kann die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flughafengelände Gegenstand der Planfeststellung sein. Damit wird bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG umfasst. Damit greift auch die Regelung des § 38 BauGB ein, nach der auf Planfeststellungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 – 37 BauGB nicht anzuwenden sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Gleichwohl sind städtebauliche Belange zu berücksichtigen (§ 38 Satz 1 letzter HS BauGB). Die Anwendbarkeit der §§ 29 – 37 BauGB entfällt damit im Hinblick auf die im Planfeststellungsverfahren geltende Konzentrationswirkung. Das jeweilige Fachplanungsgesetz bestimmt danach allein, welche Maßgeblichkeit dem Bauplanungsrecht als Teil des materiellen Entscheidungsprogramms zukommt.

BVerwGE, 70, 242, 244

Wenn wie im luftverkehrlichen Planfeststellungsverfahren nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG eine umfassende Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gefordert wird, muss die planfeststellende Behörde auch die städtebaulichen Probleme sachgerecht bewältigen. Hierzu erforderlich ist regelmäßig eine an den Grundvorstellungen des BauGB ausgerichtete Einbettung des Vorhabens in das Beziehungsgeflecht der vorhandenen Bebauung, kommunaler Planungen und anderer für die räumliche Situation bedeutsamer Faktoren. Die in §§ 30 ff BauGB vorgezeichneten Lösungen gelten damit zwar nicht unmittelbar, sind aber als fachplanerisch zu berücksichtigenden Orientierungshilfen von unterschiedlicher Intensität zu beachten. Neben der Berücksichtigung der städtebaulichen Belange bleibt die

Fachplanungsbehörde im Rahmen der lediglich verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung an alle Rechtsvorschriften, die außerhalb des engeren Fachplanungsrechts bestehen und einen materiellen Gehalt haben, gebunden.

BVerwGE 85, 348; DVBl. 1992, 1435; Berliner Kommentar zum BauGB, 3. Aufl., Stand 2000, § 38 Rdnr. 12

Danach ist die planfestzustellende Behörde zumindest in den Grundzügen an das Entscheidungsprogramm der §§ 30 ff. BauGB gebunden.

1.1.2.2 Da das Vorhaben offensichtlich im Außenbereich liegt, ist § 35 BauGB zu beachten. Da es sich nicht um ein privilegiertes Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB handelt, gilt § 35 Abs. 2 BauGB. Danach kann ein Vorhaben im Einzelfall zugelassen werden, wenn seine Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist. Der Bau der Wartungshalle beeinträchtigt aber öffentliche Belange:

Zum einen widerspricht das Vorhaben den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Stadt Rüsselsheim, dessen Genehmigung am 16.01.1993 ortsüblich bekannt gemacht wurde. Dort ist im Bereich der Werfthalle „Waldfläche bzw. Waldbiotop“ gemäß § 5 Abs. 4 BauGB festgesetzt. Das Zeichen „B“ für Bannwald wurde nachrichtlich übernommen. Das Vorhaben widerspricht auch § 35 Abs. 3 Ziffer 3 BauGB, da es schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann. Vom Werftbereich und dessen Betrieb werden erhebliche Lärmauswirkungen zu erwarten sein. Auch die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Schließlich ergibt sich die fehlende bauplanungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens daraus, dass Fragen der Flugsicherheit, die durch die Hochbauten, insbesondere die Werfthalle, aufgeworfen werden, nicht geklärt sind. Luftverkehrliche Belange, die einem Bauvorhaben entgegenstehen, fallen auch unter § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB, da der Katalog der Belange in dieser Vorschrift nicht abschließend ist. Flugsicherheitsrelevante Fragen sind jedoch ausweislich der Gutachten G 9.1 und G 9.2 aufgrund der fehlenden Kenntnis über die

Einzelheiten der Planung für die Werfthalle nicht abschließend beurteilbar. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, dass diese Belange der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Hochbauten entgegenstehen.

1.1.3 Die vorgelegten Unterlagen reichen für eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht aus.

Nach dem geltenden Planfeststellungsrecht ist es nicht möglich, lediglich „Flächen“, ohne die konkreten Bauwerke, planfestzustellen. Die Vorhabensträgerin hat in ihrem Antrag offenbar bewusst die Gestaltung der Halle hinsichtlich Ausmaß, Beschaffenheit und Ausstattung offen gelassen. Die fehlende Konkretisierung geht sogar soweit, dass luftverkehrsrechtlich relevante Sicherheitsfragen nicht beurteilt werden können. Ein aus flugsicherheitstechnischen Gründen „unsicheres“ Gebäude kann aber nicht planfestgestellt werden.

Nach § 74 Abs. 3 LVwVfG ist es möglich, einen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen und einzelne, an sich notwendige Entscheidungen, die Bestandteil der Konzentrationswirkung sein müssten, unter den Vorbehalt einer abschließenden Regelung zu stellen.

Stelkens/Bonk/Sack, VwVfG, 6. Aufl. 2001, § 74, Rdnr. 108

Voraussetzung hierfür ist, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht nur eine mehr oder weniger ausfüllungsbedürftige Globalgenehmigung und nur den Rahmen für die noch erforderlichen Einzelregelungen darstellt. Ansonsten läge ein Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung und gegen Art. 19 Abs. 4 GG vor.

Kopp, VwVfG, 7. Aufl. 2000, § 74 Rdnr. 143 unter Verweis auf BVerwGE 71, 162 und HessVGH, NVwZ 1987, 991

Der Vorbehalt muss zumindest die Qualität einer Entscheidung dem Grunde nach aufweisen. Nur die Entscheidung über das „Wie“ kann aufgeschoben werden. Dabei müssen allerdings die grundsätzlichen Interessenkonflikte, die mit dem Vorhaben verbunden sind, durch den Planfeststellungsbeschluss hinreichend konkret geregelt werden und es muss ausgeschlossen

sein, dass die Entscheidung über den ausgeklammerten Teil Rückwirkungen auf den bereits entschiedenen Teil haben kann.

Kopp, a.a.O., § 74 Rdnr. 142 unter Verweis auf BVerwGE 57, 301; 61, 311; 71, 162; NVwZ 1986, 640

Soweit der Vorbehalt Anlagenteile dahingehend betrifft, dass bezüglich der Herstellung oder konstruktiven Gestaltung noch Antragsunterlagen vorzulegen sind, über die in einem gesonderten Verfahren entschieden werden muss, sind derartige Entscheidungsvorbehalte nach § 74 Abs. 3 LVwVfG nur zulässig, soweit sie die baulichen Einzelheiten, über die mangels genauer Bau- und Konstruktionszeichnungen noch nicht abschließend befunden werden kann, betreffen. Der Vorbehalt darf dagegen nicht so weit gehen, dass sich die Planfeststellungsbehörde vorbehält, auch über die grundsätzliche Zulassung der betreffenden Anlagenteile und Systeme erst in einem nachfolgenden Änderungsplanfeststellungsverfahren zu entscheiden.

BVerwGE 90, 42, 47

Nicht hierunter fallen auch Teilentscheidungen, die sicherheitsrelevante Bedeutung haben. Letztendlich kann darüber, ob die Hochbauten flugbetriebstechnisch mit dem Betrieb des Flughafens zu vereinbaren sind, gemäß Gutachten G 9.1 und G 9.2 derzeit nicht entschieden werden. Ein entsprechender Vorbehalt würde die Probleme, die mit dem „Ob“ der Hochbauten verbunden sind, nicht klären. Es ist nicht sichergestellt, dass in einem weiteren Verfahren die flugsicherheitsrelevanten Punkte geklärt und die Probleme bewältigt werden können. Die Antragstellerin ist bereits jetzt in der Lage, konkrete Angaben zur Werfthalle zu machen. Dass sie dies nicht tut, geht zu ihren Lasten. Wann der Antrag auf Planfeststellung gestellt wird, liegt in der Hand der Antragstellerin. Würde das Instrument des § 74 Abs. 3 LVwVfG dazu genutzt, bereits in einem frühen Stadium der Planung einen Planfeststellungsbeschluss mit entsprechendem Vorbehalt zu erhalten, würde die Funktion des § 74 Abs. 3 LVwVfG unterlaufen. Wäre eine solche Vorgehensweise zulässig, würde der Antragsteller privilegiert, der den Antrag auf Planfeststellung zu einem Zeitpunkt stellt, zu dem er noch keine vollständigen Unterlagen hat. Dies widerspricht § 74 Abs. 3 LVwVfG.

## **1.2 Keine Abtrennbarkeit vom Ausbau**

Die isolierte Planfeststellung der A 380-Werft ist unzulässig. Der Bau der Werft ist notwendiger Bestandteil der ausbaubedingten Neuordnung des Wartungsbereichs.

### **1.2.1 Formelle Aspekte**

Das geltende Fachplanungsrecht enthält keine Vorschriften über den Umfang von Planfeststellungsanträgen und ihrer Aufspaltung. § 78 Abs.1 VwVfG über das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben ist schon deshalb nicht einschlägig, weil diese Regelung nur für selbständige Verfahren unterschiedlicher Vorhabensträger gilt. Hier handelt es sich jedoch um getrennte Vorhaben eines einzelnen Vorhabensträgers (Fraport). Die Koordinationsregelung des § 78 VwVfG ist daher nicht anzuwenden. Der inhaltliche Gehalt der Regelung, dass in einem Planfeststellungsverfahren über mehrere Vorhaben oder deren Teile zu entscheiden ist, wenn „nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist“, kann als allgemeiner Rechtsgedanke des Fachplanungsrechts gelten. Letztlich ist dies jedoch eine materiell-rechtliche Frage, nämlich dahingehend, inwieweit der Grundsatz der Problembewältigung eine einheitliche Entscheidung erforderlich macht (siehe unten 2.2).

Eine getrennte Durchführung von Verfahren ist immer dann zulässig, wenn es sich um selbständig zu beurteilende Teile eines Vorhabens handelt, die nach dem materiellen Gehalt keine einheitliche Sachentscheidung erfordern.

### **1.2.2 Materielle Aspekte**

1.2.2.1 Materieller Beurteilungsmaßstab im Fachplanungsrecht für die Aufspaltung einheitlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Problembewältigung, wie er auch in § 78 Abs.1 VwVfG für Vorhaben verschiedener Planungsträger seinen Niederschlag gefunden hat. Entscheidend ist stets, ob nur eine einheitliche Entscheidung für ein Vorhaben ergehen kann. Maßgebend für die Beurteilung ist insoweit der das Fachplanungsrecht beherrschende „Grundsatz der Problembewältigung“. Dieser verpflichtet die Planfeststellungsbehörde dazu,

Probleme, die ein Vorhaben verursacht, im Verfahren zu entscheiden und sie nicht in andere Verfahren „zu verschieben“ und damit letztlich offen zu lassen.

Nach Maßgabe dieser Maßstäbe der „Einheitlichkeit der Entscheidung“ und des „Grundsatzes der Problembewältigung“ ist festzustellen, dass der Neubau der A 380-Werft nicht vom Ausbau getrennt werden kann.

1.2.2.2 Ausgehend von der Antragsbegründung ist der Neubau des Wartungsbereiches und der A380-Werft keineswegs „ausbauunabhängig“. Der Bau der A380-Werft ist erster Schritt und elementarer Bestandteil der Neuordnung der Flugzeugwartung westlich CargoCity-Süd. Nach der Antragsbegründung stelle der Neubau der Wartungseinrichtung eine „strategische Weichenstellung für die weitere Entwicklung des Flughafens“ dar. Diese Begründung belegt, dass der Neubau der A380-Werft nichts mit dem „Planungsnullfall“ zu tun hat, sondern eindeutiger und notwendiger Bestandteil der Ausbauplanung ist.

Auch funktional lassen sich gegenwärtiger Betrieb und Ausbau im Wartungsbereich nicht trennen. Zwar soll die Verfahrensbezeichnung dies suggerieren. Tatsächlich geht die Aufgabe der neuen Halle jedoch weit darüber hinaus. Nicht nur der A380, sondern alle Groß- und Langstreckenflugzeuge sollen in dieser Halle gewartet werden. Diese Funktion ist ebenfalls ausbaubedingt. Der Neubau der A 380-Werft ist damit der erste Schritt der geplanten – ausbaubedingten – Neuordnung des Wartungsbereichs.

1.2.2.3 Auch die terminlichen Erwägungen vermögen die getrennte Planfeststellung nicht zu rechtfertigen. Die Begründung für den vorgezogenen Bau der A 380-Werft ist an den Haaren herbeigezogen. Bestellt die Lufthansa tatsächlich nur 15 A380 bis 2015, so besteht für die Notwendigkeit der A 380-Werft offensichtlich kein dringender Bedarf. „Hallenpflichtige“ Wartungsarbeiten an wenigen Flugzeugen können auch anderenorts durchgeführt werden, ohne dass zahlreiche „Überführungsflüge“ notwendig werden. Dies gilt jedenfalls für die erste Phase der Einführung des A 380. Die Lufthansa wird die A 380 ohnehin erst 2007 in Betrieb nehmen. Welche anderen Fluggesellschaften A 380-Flugzeuge in welcher Zahl bestellen, wird in der Antragsbegründung nicht konkretisiert.

Nach der Antragsbegründung A 2 Seite 9 ergibt sich für das Jahr 2007/2008 eine signifikante Stellplatzunterdeckung bei Interkontinentalflugzeugen. Der Zusammenhang mit dem Gesamtausbau wird offensichtlich. Bereits im Scoping-Termin wurde von der Vorhabensträgerin Kartenmaterial präsentiert, welches Vorfeldflächen im nördlichen Bereich des Flughafens für den A 380 vorsieht. Neben der Errichtung der Wartungshalle sind also weitere Maßnahmen zur Ordnung von Vorfeldpositionen erforderlich. Letztere sollen im Zusammenhang mit dem Bau der Landebahn Nordwest realisiert werden. Eine Neuordnung von Vorfeldflächen im Norden macht jedoch ohne die entsprechenden Wartungsbereiche für den A 380 und umgekehrt keinen Sinn. Der Zusammenhang mit der Ausbauplanung und dem Erfordernis einer einheitlichen Problembewältigung, beispielsweise hinsichtlich der Zufahrt zu der künftigen Werft, liegt auf der Hand.

1.2.2.4 Schließlich entspricht der von der Fraport verwendete Vorhabens- bzw. Projektbegriff nicht den rechtlichen Vorgaben der FFH-Richtlinie und des BNatSchG. Nach § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG fallen unter den Projektbegriff Vorhaben und Maßnahmen, soweit sie einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung erheblich zu beeinträchtigen. Bei der Bewertung von FFH-Verträglichkeit der geplanten A 380-Werft sind zusätzliche nachteilige Wirkungen des Ausbaus des Flughafens sowie des Endausbaus der Okrifteler Straße auf die jeweiligen Schutzgebiete zu berücksichtigen. Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung kann daher nicht allein die Errichtung der A 380-Werft sein. Allein aus dem Naturschutzrecht folgt ein notwendiger Zusammenhang zwischen dem Ausbau der A 380-Werft und dem Ausbau des Flughafens.

1.2.2.5 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine isolierte Planfeststellung der A 380-Werft unzulässig ist. Die beantragten Maßnahmen sind integraler Bestandteil der Neuordnung des Wartungsbereichs Süd im Zuge des kapazitiven Ausbaus. Sowohl aus fachplanungs- wie naturschutzrechtlichen Gründen ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich.

### 1.3 Falscher Antragsteller

Für die Verlegung der Okrifteler Straße bedarf es eines Antrags des Kreises Groß-Gerau als zuständigem Straßenbaulastträger. Die Verlegung der Okrifteler Straße stellt keine notwendige Folgemaßnahme nach § 75 Abs. 1 LVwVfG dar.

1.3.1 Zu einem Vorhaben, das durch den Planfeststellungsbeschluss unter allen öffentlich-rechtlichen Aspekten geprüft und zugelassen wird, gehören auch die Folgemaßnahmen i.S.d. § 75 Abs. 1 LVwVfG, die der Vorhabensträger durchführen muss, um Funktionsstörungen an anderen Anlagen zu vermeiden oder auszugleichen. Unter dem Etikett einer Folgemaßnahme dürfen aber andere Anlagen nicht in einem Umfang umgestaltet werden, der ein eigenes Planungskonzept voraussetzt.

BVerwG, DVBl. 1988, 843; BVerwG, NVwZ 1994, 1002, 1003 f.; BVerwG, DVBl. 1987, 1267

Der Vorhabensträger ist weder verpflichtet noch berechtigt, andere, insbesondere kommunale Planungen mit zu erledigen. Dies gilt auch, wenn der andere Planungsträger einverstanden ist.

BVerwG, NVwZ 1994, 1002, 1004

Die Verlegung einer Straße kann als sog. Folgemaßnahme nach § 74 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG planfestgestellt werden. Für ein eisenbahnrechtliches Verfahren wurde bereits entschieden, dass die Verlegung mehrerer Kilometer einer Gemeindestraße nicht mehr von der Planfeststellung zur Aufhebung eines beschränkten Bahnüberganges umfasst ist.

BVerwG, DVBl. 1987, 1267; Kühling, DVBl. 1989, 228

1.3.2 Nach den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Verlegung der Okrifteler Straße keine notwendige Folgemaßnahme. Sie erfordert vielmehr ein eigenes Planungskonzept des Straßenbaulastträgers und damit notwendigerweise einen eigenständigen Antrag.

Anlaß der Verlegung der Okrifteler Straße ist allein das Bestreben der Fraport ihr Gelände im Süden zu erweitern. Durch die Verlegung der Okrifteler Straße soll Raum für die Erweiterung des Flughafens im Süden geschaffen werden, obwohl ausreichend Fläche „innerhalb des Zauns“ für die Neuordnung der Wartung vorhanden wäre. Da sich die Okrifteler Straße damit als Hindernis für die Ausbauplanung erweist, setzt sich die Fraport über die Planungshoheit des Landkreises Groß-Gerau hinweg und plant – ohne Abstimmung mit dem Landkreis – die Okrifteler Straße grundlegend neu.

Die Neutrassierung und Verbreiterung der Okrifteler Straße auf einer Länge von ca. 2 km erweist sich gegenüber dem Bau der A 380-Werft keineswegs als – untergeordnete – Folgemaßnahme. Umfang, Flächenbedarf und Eingriff in Natur und Landschaft sind so erheblich, dass die Verlegung der Okrifteler Straße ein eigenständiges Planungskonzept des Straßenbulasträgers erfordert. Dazu im Einzelnen:

1.3.2.1 Der Flächenbedarf des Neubaus der Okrifteler Straße ist erheblich. Nach Angaben der Fraport beträgt der Flächenbedarf „nur“ 3,83 ha Fläche. Immerhin entspricht dies bereits 15% des Nettoflächenbedarfs für die Neuordnung des Werftbereichs. Die tatsächliche Flächeninanspruchnahme ist damit jedoch nur unzulänglich beschrieben. Der Eingriff in den Wald durch die von der Fraport gewählte Trassierung ist wesentlich größer, da durch die gewählte Führung erhebliche Restflächen entstehen, die aufgrund ihrer Verinselungswirkung naturschutzrechtlich weitgehend wertlos werden.

Durch die großzügige Führung der neuen Okrifteler Straße entstehen zwei erhebliche Restflächen, die als Flächenverlust in die Bilanz einzustellen sind. Zwischen dem heutigen Zaun, der geplanten A 380-Werft, der verlegten Okrifteler Straße und der Zufahrt vom Parkhaus zum Betriebsgelände entsteht eine Restfläche, die größer ist als der Neueingriff durch den Bau der Wartungshalle einschließlich Lagerhalle. Auch westlich von Wartungshalle und Wartungsbereich entsteht eine Restfläche von mindestens weiteren 3 ha, die naturschutzrechtlich künftig ebenfalls wertlos sein wird. Addiert man diese Flächen dem Bedarf für die Kreisstraße hinzu, so erreicht der Flächenbedarf die Größenordnung der beantragten Erweiterung des Wartungsbereichs.

1.3.2.2 Auch die von der Fraport geplante Verbreiterung des Querschnitts von 6,0 bzw. 7,5 m auf 10,5 m erfordert ein eigenes Planungskonzept des Baulastträgers. Nach den Antragsunterlagen rechnet die Fraport selbst mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 10%. Dieser geringfügige Verkehrszuwachs rechtfertigt die erhebliche Aufweitung des Querschnitts nicht. Die beantragte Verbreiterung stellt daher keine notwendige Folgemaßnahme dar und greift damit in die Planungskompetenz und in die Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers ein.

1.3.2.3 Auch die Trassenführung beruht auf willkürlichen Erwägungen der Fraport. Sie nimmt keine Rücksicht auf das naturschutzrechtliche verankerte Eingriffsminimierungsgebot. Varianten, die den Eingriff in den Bannwald wesentlich reduzieren würden, sind offensichtlich. So könnte durch eine Verlegung der Lagerhalle die neue Okrifteler Straße parallel zur Wartungshalle geführt werden. Durch eine Verschiebung des Parkhauses nach Norden könnte der Eingriff in Natur und Landschaft wesentlich reduziert werden.

1.3.2.4 Schließlich ist bei der zu treffenden rechtlichen Bewertung auch zu berücksichtigen, dass die Verlegung der Okrifteler Straße nur einen ersten Teilabschnitt betrifft. Im Zuge der Ausbauplanung ist eine weitere Verlegung und Neutrassierung der Okrifteler Straße geplant. Damit ist ein weiterer erheblicher Eingriff in den Bannwald sowie eine Beeinträchtigung des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ verbunden. Die Beschränkung der Betrachtung auf den jetzt gewählten Abschnitt ist aus naturschutzrechtlichen Gründen unzulässig. Auch aus fachplanungsrechtlichen Gründen ist eine „Gesamtschau“ des Ausbaus und der Verlegung der Okrifteler Straße erforderlich.

1.3.2.5 Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Neuordnung der Straßenverhältnisse im Süden des Flughafens eine Reihe grundlegender Fragen aufwirft. Nach der Kompetenzordnung ist die Neuplanung einer Kreisstraße hinsichtlich wesentlicher Elemente jedoch nicht Sache der Fraport, sondern des zuständigen kommunalen Trägers, des Landkreises Groß-Gerau. Aufgrund der grundlegenden Entscheidung über die künftige Führung, die künftige Breite und die künftige Verkehrsfunktion der Okrifteler Straße ist diese

nicht mehr als Folgemaßnahme des Baus der A 380-Werft einzustufen. Die Neuplanung der Kreisstraße setzt vielmehr ein eigenes Planungskonzept des zuständigen Planungsträgers voraus.

#### **1.4 Fehlendes Scoping**

Nach § 5 UVPG ist als erster Verfahrensschritt grundsätzlich ein Scoping vorgesehen. In dieser „Antragskonferenz“ sollen frühzeitig über Inhalt und Umfang der beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens Festlegungen getroffen werden. Damit dient das Scoping der Sicherung der Qualität der Antragsunterlagen und auch der zügigen Bearbeitung des Verfahrens.

Es ist weder nachvollziehbar noch sachlich gerechtfertigt, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren auf ein Scoping zu verzichten. Allein der Bau der A 380-Werft mit Nebenanlagen und die Verlegung der Okrifteler Straße verursachen erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft. Die beantragten Maßnahmen erfordern nicht nur eine Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern auch eine Verträglichkeitsprüfung nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie. Die Erörterung der naturschutzrechtlichen Problematik mit den Trägern öffentlicher Belange und den Verbänden war daher zwingend erforderlich. Vor allem in naturschutzrechtlicher Hinsicht erweisen sich die vorgelegten Unterlagen als erschreckend lückenhaft. Durch die Durchführung eines Scoping könnte zumindest ein Mindestmaß an Qualität sichergestellt werden.

#### **1.5 Unzureichende Offenlage**

Nach § 73 Abs. 2 LVwVfG muss die Anhörungsbehörde bestimmen, in welchen Gemeinden der Plan auszulegen ist. Die Auslegung muss den räumlichen Bereich vollständig abdecken, in dem sich das Vorhaben auswirken wird. Ob dies der Fall ist, hat die Anhörungsbehörde trotz Streichung des Wortes „voraussichtlich“ in § 73 Abs. 3 Satz 1 LVwVfG n.F. verständlich zu prognostizieren. Ihr obliegt die Bestimmung der Gemeinden, die für eine Bekanntmachung und Planauslegung in Betracht kommen. Die Prognose ist mit den verfügbaren

Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht zu erarbeiten.

Stelkens/Bonk/Sachs, a.a.O., § 73 Rdnr. 35 unter Verweis auf BVerwGE 72, 282, 286; 75, 214, 234

Die Beschränkung der Offenlage auf die unmittelbar betroffenen Gemarkungen ist rechtswidrig und verstößt gegen § 73 Abs. 2 LVwVfG. Der Kreis der betroffenen Gemeinden geht weit über die unmittelbar betroffenen Gemarkungen hinaus. Der Neubau der A 380-Werft wird sich auf ein wesentlich größeres Gebiet einschließlich die Gemeinden Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg auswirken. Bau und Betrieb der A 380-Werft führen zu zusätzlichen Lärmbelastungen in dem bereits hoch belasteten Raum und in den bereits hoch belasteten Gemeinden. Ausweislich der Antragsunterlagen dient der Bau der A 380-Werft gerade der Förderung der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt. Um die Großflugzeuge zu füllen, ist daher ein Zuwachs an Zubringerverkehr erforderlich, der die bereits vorhandene Lärmbelastung noch weiter erhöht. Nicht auszuschließen ist auch, dass zusätzliche „Wartungsflüge“ zu einer erhöhten Lärmbelastung der Bevölkerung führen. Da bis heute keine hinlänglich gesicherten Erkenntnisse über das Flugverhalten und die Lärmwirkungen des A 380 vorliegen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere nachteilige Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung in den angrenzenden Gemeinden zu befürchten sind.

Angesichts der Unsicherheit hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens war eine Auslegung in den Umlandgemeinden erforderlich. Die unzureichende Offenlage stellt einen gravierenden Verfahrensfehler dar. Die Offenlage der Planunterlagen ist das Kernstück des Anhörungsverfahrens und dient der Gewährleistung des rechtlichen Gehörs der Betroffenen.

## **1.6 Ergebnis**

Der Antrag auf Planfeststellung ist zurückzuweisen. Er ist zu unbestimmt, als dass über ihn entschieden werden könnte.

1.6.1 Eine Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der geplanten Gebäude ist aufgrund mangelhafter Unterlagen nicht möglich.

1.6.2 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine isolierte Planfeststellung der A 380-Werft unzulässig ist. Die beantragten Maßnahmen sind integraler Bestandteil der Neuordnung des Wartungsbereichs Süd im Zuge des kapazitiven Ausbaus. Sowohl aus fachplanungs- wie naturschutzrechtlichen Gründen ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich.

1.6.3 Aufgrund der grundlegenden Entscheidung über die künftige Führung, die künftige Breite und die künftige Verkehrsfunktion der Okrifteler Straße ist diese nicht mehr als Folgemaßnahme des Baus der A 380-Werft einzustufen. Die Neuplanung der Kreisstraße setzt vielmehr ein eigenes Planungskonzept des zuständigen Planungsträgers voraus.

1.6.4 Ein notwendiges Scoping wurde nicht durchgeführt.

1.6.5 Die Beschränkung der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen verstößt gegen § 73 Abs. 2 VwVfG, da sich das Vorhaben in zahlreichen weiteren Gemeinden auswirkt.

## **2. Verstoß gegen raumordnerische Vorgaben**

Für das Vorhaben ist die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich, da dieses nicht von der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 umfasst ist.

Das Vorhaben ist nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Insbesondere widerspricht es mehreren Zielfestlegungen im RPS 2000, weshalb die Fraport unter dem Datum vom 07.07.2003 beim RP Darmstadt einen Antrag auf Zulassung von Abweichungen vom Regionalplan Südhessen 2000 gestellt hat. Der Abweichungsantrag ist nicht genehmigungsfähig.

## **2.1 Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002**

In der Antragsbegründung auf Seite 37, A 2 hebt die Antragstellerin darauf ab, dass der nun streitgegenständliche Bereich Gegenstand der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 sei. Es sei darin die grundsätzliche Vereinbarkeit der betrachteten Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost sowie der variantenunabhängigen Flugbetriebsfläche Süd mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Änderung bestimmter Ziele sowie der Aufhebung der Bannwaldeigenschaft für die betroffenen Waldabteilungen festgestellt worden. Diese Behauptung widerspricht sowohl räumlich als auch inhaltlich das der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 für den nun maßgeblichen Bereich.

2.1.1 Die Flächenzuordnung, die im Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren mehrfach diskutiert wurde, ist in den Raumordnungsunterlagen unter der Gliederungsnummer A 5.3-1 dargestellt. Dort ist ersichtlich, dass das nun zur Planfeststellung vorgesehene Vorhaben im südwestlichen Bereich über das hinausgeht, was von der Landesplanerischen Beurteilung behandelt wurde.

2.1.2 Nach der Unterlage A 5.3-1 des Raumordnungsverfahrens waren für die Flächen teilweise andere Nutzungen vorgesehen. So ist die Fläche, des Parkhauses dort als Teil der „landseitigen Verkehrserschließung (öffentlich) und tertiäre Flughafenanlagen bzw. luftseitige Verkehrserschließung“ gekennzeichnet. Nur Teile des Wartungsbereichs sind für „Flugzeugwartungs- und Betriebsanlagen“, jedoch im Rahmen des GAT vorgesehen. Die restlichen Flächen des zur Überplanung anstehenden Bereichs sind in den Unterlagen als „Fracht-, Speditions-, Betriebsanlagen, Catering und Bodenverkehrsdienste Dritter“ gekennzeichnet. Klar und eindeutig ist die Zuordnung jedoch nicht. Die Fläche der Wartungshalle ist in den Unterlagen im Raumordnungsverfahren als „Flugzeugwartungs- und Betriebsanlagen, GAT“ ausgewiesen. Der neue Wartungsbereich Süd war in den Unterlagen keineswegs als Fläche für den zusätzlichen Wartungsbedarf u.a. der Lufthansa dargestellt worden.

2.1.3 Festzuhalten ist, dass die Landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002 den nun zur Planfeststellung anstehenden Bereich sowohl räumlich, als auch inhaltlich nicht

vollständig umfasst. Die in der Landesplanerischen Beurteilung getroffenen Aussagen sind demnach nicht auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren anwendbar. Es ist deshalb die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens für den Ausbau der A 380-Werft erforderlich (vgl. § 1 Nr. 12 ROV).

## **2.2 Ziele des RPS 2000**

Unabhängig davon, widerspricht das Vorhaben den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 hinsichtlich „Regionaler Grünzug“ (Abschnitt 3.1-2), „Bereich für die Grundwassersicherung“ (Abschnitt 4.1-5 i.V.m. 4.1-7) und „Waldbereich, Bestand“ (Abschnitt 10.2-14). Darauf weisen die Unterlagen selbst auf Seite 37 A 2 hin. Letztendlich räumt die Fraport den Verstoß gegen die Ziele der Raumordnung auch dadurch ein, da sie unter dem Datum des 07.07.2003 einen Antrag auf Zulassung einer Abweichung vom RPS 2000 beim RP Darmstadt beantragt hat. Die Abweichung wurde bisher nicht genehmigt. Die Voraussetzungen für die Genehmigung einer Abweichung nach § 12 Abs. 3 HLPG liegen nicht vor.

Die Abweichung berührt die Grundzüge der Planung. Die Zielfestlegung zum „Waldbereich, Bestand“ führt angesichts der besonderen Situation im Umfeld des Flughafens Frankfurt a.M. dazu, dass eine Ausnahme von dieser Zielfestlegung das Grundgeflecht des Regionalplans Südhessen 2000 tangiert. Der Zielfestlegung zum Wald kommt wegen des geringen Waldanteils im Rhein-Main-Gebiet und aufgrund der vielfältig überlagerten Funktionen eine erhebliche Bedeutung zu. Deshalb hat die Walderhaltung nach dem Regionalplan Südhessen 2000 Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen. Dies wurde auch durch die Erklärung zum Bannwald manifestiert. Wird nun in diesen Bestand eingegriffen, sind die Grundzüge der Planung, die mit dieser Zielfestlegung im Rhein-Main-Gebiet und insbesondere im Umfeld des Flughafens Frankfurt a.M. verfolgt werden, erschüttert. Der Flächenverlust an Wald für das Vorhaben ist erheblich. Insgesamt liegt der Waldverlust in der Größenordnung von 30 – 40 ha. Mindestens 20 ha Bannwald werden durch das Vorhaben vernichtet. Es bleiben Waldrestflächen, die ihre Funktion im Naturhaushalt verlieren. Der Bestand der Waldränder ist gefährdet, so dass mit weiteren, größeren Waldverlusten zu rechnen ist. Berücksichtigt man noch den kapazitiven Ausbau des Flughafens und den

weiteren Ausbau der Okrifteler Straße, sind weitere Waldflächen in großem Umfang betroffen.

Die Entscheidung über die Genehmigung der Abweichung vom Regionalplan liegt im Ermessen der Regionalversammlung. Diese wird zu berücksichtigen haben, dass auf dem Betriebsgelände der Vorhabensträgerin ausreichend Platz zur Verfügung steht, um den A 380-Werftbereich unterzubringen. Daneben stehen die Interessen und Belange zum Schutz der Bevölkerung, die zum einen in der Zielfestlegung, zum anderen auch in der Bannwalderklärung zum Ausdruck kommen. Die Ablehnung des Antrags auf Abweichung vom Regionalplan gemäß § 12 Abs. 3 Satz 1 HLPG wird deshalb rechtlich nicht angreifbar sein. Die Genehmigungsfähigkeit der Abweichung vom Regionalplan ist bereits aufgrund der Zielfestlegung „Waldbereich, Bestand“ nicht genehmigungsfähig. Damit verstößt das Vorhaben A 380-Werft selbst unter Berücksichtigung des nun beantragten Abweichungsverfahrens den Zielen aus dem Regionalplan Südhessen 2000 und ist damit nicht genehmigungsfähig.

### **2.3 Änderungsverfahren LEP Hessen 2000**

Die Fraport begründet die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung mit dem geplanten Verfahren zur Änderung des LEP. Sie geht nach den Antragsunterlagen davon aus, dass mit dem Verfahren zur Änderung des LEP die Landesregierung eine weitere Voraussetzung für den Ausbau des Flughafens schaffen wolle. Das Verfahren zur Änderung des LEP Hessen 2000 ist bisher nicht öffentlich bekannt gemacht. Es handelt sich danach um eine bloße Absichtserklärung, die rechtlich ohne Relevanz ist. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem LEP ist mit dem Hinweis auf das möglicherweise geplante Änderungsverfahren nicht zu begründen.

## **3. Bedarf und Dimensionierung**

3.1 Die von uns vertretenen Gemeinden haben erhebliche Zweifel, ob derzeit tatsächlich ein hinreichender Bedarf für die Schaffung von Wartungseinrichtungen für den A 380 besteht. Die Deutsche Lufthansa will den A 380 erst 2007 in Frankfurt in Betrieb

nehmen. Nach der Antragsbegründung „beabsichtigt“ die Lufthansa nur die Anschaffung von 15 Flugzeugen bis zum Jahr 2015. Es ist daher kaum nachvollziehbar, weshalb ab dem Jahr 2006 bereits Wartungseinrichtungen für den A 380 in Frankfurt verfügbar sein müssen.

Auch der Hinweis auf andere Fluggesellschaften überzeugt nicht. Weder benennt die Antragsbegründung konkret die Fluggesellschaften, noch die von diesen bestellten Stückzahlen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb gerade in Frankfurt Wartungseinrichtungen für Fluggesellschaften bereitgestellt werden müssen, die ihre „home base“ an anderen Flughäfen haben.

Hintergrund der Eilbedürftigkeit der Maßnahme ist wohl eher die Angst der Fraport, ein anderer Flughafen (München) könnte ihr zuvorkommen. Tatsächlich geht es bei der Schaffung von Wartungseinrichtungen weniger um ein konkretes Bedürfnis als um die Sorge, die Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens könnte leiden, wenn in München oder an einem anderen europäischen Standort vor Frankfurt Wartungseinrichtungen für den A 380 bereitgestellt werden.

3.2 Vor dem Hintergrund des Eingriffs in Natur und Landschaft, in den Bannwald sowie in faktische bzw. potentielle Schutzgebiete von europäischer Bedeutung bestehen auch gegen die Dimensionierung der Halle erhebliche Bedenken. Die Dimensionierung der Wartungseinrichtungen reicht weit über den konkreten Bedarf hinaus. Nach der Antragsbegründung werden 4 Hallenplätze und 3 Abstellplätze beantragt. Damit stehen insgesamt 7 Wartungsplätze zur Verfügung. Damit wird offensichtlich eine Überkapazität geschaffen. Die beantragte Wartungskapazität ist großzügig bemessen, da jedes zweite Flugzeug der Lufthansa ständig in Frankfurt gewartet werden kann. Dies ist eine völlig unrealistische Perspektive.

Der nicht gerechtfertigte Eingriff in Natur und Landschaft und den Wald wird durch einen Vergleich mit der heutigen Wartungskapazität bestätigt. Für derzeit insgesamt 72 Langstreckenflugzeuge stehen in Frankfurt 9 Hangarplätze zur Verfügung. Überträgt man dieses Verhältnis auf die von Lufthansa bestellten 15 Flugzeuge von Typ A 380, so sind zwei Hallenplätze für die Wartung des A 380 ausreichend.

Darüber hinaus bieten die beantragten 49.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche bei üblicher Anordnung 5 Abstellplätze für Flugzeuge vom Typ A 380. Für die notwendigen zwei Hallenplätze reicht eine Fläche von 20.000 m<sup>2</sup> aus. Der Gesamteingriff in den Wald lässt sich damit erheblich reduzieren.

Das Gebot der Eingriffsminimierung wird auch durch die Anordnung der Gebäude missachtet. So ist nicht nachvollziehbar, weshalb Regenrückhaltebecken und Lagerhalle südlich der Wartungshalle angeordnet werden, obwohl östlich und westlich davon Flächen zur Verfügung stehen, die entweder bisher nicht genutzt werden oder als unwirtschaftliche Restflächen als Folge der Verlegung der Okrifteler Straße verbleiben. Selbst wenn man den Bedarf auch für die Gebäude unterstellt, so sind wesentlich schonendere Anordnungen der Gebäude möglich.

3.3 Die von der Fraport zur Planfeststellung beantragte „flächenfressende“ Planung widerspricht auch den Anforderungen der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt. Im Raumordnungsverfahren hat das RP Darmstadt die Erforderlichkeit der Eingriffe in den Wald im Bereich der variantenunabhängigen Ausbaufäche Süd gesehen und der Fraport für das nachfolgende Zulassungsverfahren eine schonende Planung aufgegeben:

„Insbesondere im Bereich der variantenunabhängigen Ausbaufäche sollen alle Möglichkeiten zur Optimierung und zur Flächensparnis ausgeschöpft werden, Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des künftigen Naturschutzgebietes „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ zu vermeiden. Für diese Fläche soll die FFH-Verträglichkeit vertieft untersucht werden.“

Raumordnerische Beurteilung des RP Darmstadt vom 10.06.2002, III.7 (S. 5)

Die vorgelegte Planung zeigt, wie ernst die Fraport sowohl naturschutzrechtliche Verpflichtungen wie auch Hinweise der raumordnerischen Beurteilung nimmt.

3.4 Nichts anderes gilt für die Planrechtfertigung und die Standortwahl für das Parkhaus. Weder Antragsbegründung noch technische Beschreibung der Maßnahmen legen dar, weshalb an der Okrifteler Straße ein Parkhaus für 650 Stellplätze erforderlich ist. Zwar

behauptet die Antragsbegründung, die Stellplätze seien für Mitarbeiter des Wartungsbereichs erforderlich. Tatsächlich wird jedoch die Zahl von 650 Stellplätzen nicht näher begründet. Angesichts der völlig unzulänglichen Begründung in den Antragsunterlagen entbehrt das geplante Parkhaus jeder planerischen Rechtfertigung.

Die unzulängliche Rücksichtnahme auf die Belange von Natur und Landschaft unterstreicht auch der Standort des Parkhauses. Dieses liegt ca. 250 m südlich des bestehenden Zauns und mehrere 100 m östlich des Wartungsbereichs. Dieser Standort führt zu einem erheblichen Eingriff in den Wald. Dabei zwingt die Dimension des Parkhauses keineswegs dazu, dieses an so exponierter Stelle in den Wald zu verlegen. Die Realisierung dieses Parkhauses wäre unproblematisch auch innerhalb des bestehenden Zauns möglich. Zur Eingriffsminimierung wäre auch die direkte Anordnung im Anschluss an den Wartungsbereich möglich. Bei entsprechender Anordnung der Gebäude des Wartungsbereichs und des Parkhauses könnte der Eingriff in den Wald deutlich minimiert werden.

3.5 Schließlich fehlt eine hinreichende Planrechtfertigung auch für die Verlegung und den Ausbau der Okrifteler Straße. Die Notwendigkeit der Verbreiterung von 6 m auf 10,5 m wird nicht begründet. Laut der Antragsbegründung soll die Okrifteler Straße lediglich 10% mehr Verkehr aufnehmen. Für dieses geringfügig höhere Verkehrsaufkommen ist die Verbreiterung der Okrifteler Straße nicht erforderlich.

3.6 Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine ausreichende Planrechtfertigung weder für die Dimensionierung der Wartungshalle, der Abstellflächen, des Parkhauses und des Ausbaustandards der Okrifteler Straße vorliegt. Sowohl die Dimensionierung der Anlagen wie auch ihre Anordnung im Gelände sind vor dem Hintergrund der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Schutzgebiete von europäischer Bedeutung nicht gerechtfertigt. Die Dimensionierung und Anordnung der Anlagen widerspricht darüber hinaus der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt.

## **4. Alternativen**

### **4.1 Rechtlicher Maßstab**

Die Prüfung von Standortalternativen bei Infrastrukturvorhaben ist eine der wesentlichen Prüfstationen des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebots. Als Ausdruck des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ist der Vorhabensträger verpflichtet, solche Alternativen in den Blick zu nehmen und vorrangig zu verwirklichen, mit denen das Planungsziel mit geringeren Eingriffen verwirklicht werden kann. Diese Verpflichtung hat etwa in der Eingriffsregelung in § 18 BNatSchG ihren Niederschlag gefunden. Sie ist allgemeiner Grundsatz des Fachplanungsrechts.

Mit dem Bau der A380-Werft, dem Neubau des Parkhauses und des Zufahrtsbereiches zum Tor 31 Neu sowie der Verlegung der Kreisstraße sind erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Das Vorhaben vernichtet mindestens 20 ha Bannwald. Nicht eingerechnet sind dabei die Zerschneidungseffekte und die „unwirtschaftlichen“ Waldrestflächen zwischen Werft und Zufahrtsbereich, die ihre Funktion im Naturhaushalt völlig verlieren. Insgesamt dürfte der Waldverlust in der Größenordnung von 30 – 40 ha liegen.

Ein derart gravierender Eingriff in Natur und Landschaft ist nur zulässig, wenn es keine Alternativen gibt, mit denen das Planungsziel mit wesentlich geringeren Eingriffen erzielt werden kann. Die von der Fraport in der Antragsbegründung vorgebrachten Argumente, sind derart abwegig, dass sie bereits der fachplanungsrechtlichen Alternativenabwägung nicht genügen.

### **4.2 Alternativenauswahl**

Die von Fraport untersuchten Alternativen sind teilweise so abwegig, dass man an der Ernsthaftigkeit der Alternativenprüfung zweifeln muss:

4.2.1 Die maßgeblichen Anforderungen an den zukünftigen Standort der Wartungseinrichtungen sind in der Antragsbegründung (S.28) zutreffend umschrieben. Dazu gehören die technisch/betriebliche Machbarkeit, die Verhältnismäßigkeit von Aufwand zum Nutzen, und die Anbindung des Geländes an die bestehende Flughafeninfrastruktur. Hätte die Fraport diese Voraussetzungen selbst ernst genommen, so hätte sie die Standortalternativen 1 (Gateway Garden), 2 (östlich A5), 4 (nördlich A3) und 7 (westlich Startbahn 18-West) von vorne herein ausscheiden können. Diese Alternativen sind offensichtlich auf Grund ihrer Lage völlig ungeeignet, da sie von der bestehenden Infrastruktur entfernt und unverhältnismäßige Kosten verursachen. Diese Alternativen scheiden daher von vorne herein aus.

4.2.2 Als ernsthaft zu betrachtende Varianten bleiben daher der nördliche und der südliche Wartungsbereich sowie das Gelände der US-Airbase. Die Argumente, mit denen diese Standorte ausgeschieden werden, sind nicht belastbar:

- Das Argument, die Standorte kollidierten mit der Ausbauplanung, ist unzulässig. Die Ausbauplanung hat noch nicht einmal den Stand des Planfeststellungsverfahrens erreicht. Mindestens bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses – wenn nicht bis zu dessen Rechtskraft – ist die Ausbauplanung keine rechtlich beachtliche Vorgabe. Im Rechtssinne handelt es sich dabei bloß um eine „Absichtserklärung“. Die Ausbauplanung steht daher einer Alternativenprüfung nicht entgegen. Dies ist die zwingende Konsequenz der von Fraport getroffenen Entscheidung, Ausbauplanung und A380-Werft in getrennten Verfahren zu behandeln.
- Der zeitliche Aspekt (betrifft die US-Airbase) ist nicht überzeugend. Die US-Airbase steht ab 2006 zur Verfügung. Ob im Jahr 2006 bereits der A380 in Frankfurt eingesetzt wird, steht in den Sternen. Jedenfalls dürfte in den Jahren 2006 – 2008 die Zahl der eingesetzten A380 in Frankfurt sehr gering sein. Übergangsweise bis zur Realisierung einer Werft auf dem Gelände der US-Airbase stehen in Hamburg Wartungseinrichtungen zur Verfügung. Auch das Argument, an diesem Standort sei das Terminal 3 vorgesehen, überzeugt nicht. Westlich des Terminals 3 stehen Flächen zur Verfügung (CargoCity-Süd), auf denen ausreichend Platz für Wartungseinrichtungen ist.

- Für den Bau der A 380-Werft bieten sich insbesondere die bestehenden Wartungsbereiche Nord und Süd an. Das Argument, der laufende Wartungsbetrieb gestatte keinen Abriss und Neubau der bestehenden Halle, erscheint wenig belastbar. Der Abbruch und der Neubau einer Wartungshalle dürfte zeitlich beschränkt sein. In einer solchen zeitlich überschaubaren Phase von einigen Monaten ist es durchaus zumutbar, durch ein Bündel von Maßnahmen die Wartung umzustrukturieren. So könnte ein Teil der Flugzeuge in dieser Bauphase an anderen Flughäfen erfolgen: Mit einer provisorischen Zwischenlösung (fliegende Halle) könnte ein beschränkter zeitlicher Engpass überbrückt werden. Derartige Überlegungen drängen sich auf. Auch nicht ansatzweise finden sich Überlegungen in den Antragsunterlagen.
  
- Nach dem Generalausbauplan verfügt die Fraport über Flächen von insgesamt 1.918 ha. Aktuell nicht verfügbar sind dabei die Flächen der US-Airbase mit 135 ha. Die Behauptung in der Antragsbegründung, es gäbe auf dem gesamten riesigen Flughafenareal keine geeigneten Standorte für die A 380-Werft ist angesichts der verfügbaren Flächen weder plausibel noch glaubwürdig.

4.2.3 Ab 2005 steht auch die Fläche Gateway Gardens mit 40 ha dem Flughafen zur Verfügung. Durch die Verlagerung anderer Funktionen wie etwa Verwaltung, Parkplätze, Speditionen oder das Lufthansa-Catering können auf dem Kernareal erhebliche Flächen für Wartungseinrichtungen bereitgestellt werden. Solange Entwicklungspotentiale der vorhandenen Flächen und Flächenreserven für flughafenfremde Zwecke (Büros, Shopping, sonstige gewerbliche Nutzungen) genutzt und damit für den originären luftverkehrsrechtlichen Bedarf nicht zur Verfügung stehen, ist ein Neueingriff in den Wald nicht gerechtfertigt.

4.2.4 Unter Berücksichtigung der Benutzung von Gateway Gardens für sekundäre Flughafenfunktionen lässt sich die A 380-Wartungshalle in den Flugzeugwartungsbereich Nord integrieren. Werden die Gebäude 401 und 409 an diesem Standort beseitigt, so kann die Wartungshalle mit 4 Hangarplätzen an diesem Standort realisiert werden.

Ale weiterer Standort bietet sich die Fläche nordöstlich der Startbahn 18 West nahe CargoCity-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.

#### **4.3 Zusammenfassung**

Die Überprüfung von Alternativen zum gewählten Standort der A 380-Werft hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand. Die Standortauswahl, die Anordnung der Funktionsflächen und Gebäude, die Erschließung einschließlich der Verlegung der Okrifteiler Straße sind offensichtlich Bestandteil der Ausbauplanung. Sie verletzen das Gebot der Vermeidung und der Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

### **5. Naturschutz**

Das zur Planfeststellung anstehende Vorhaben A 380-Werft ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig.

#### **5.1 Fehlende Vereinbarkeit mit der FFH-Richtlinie**

Das Vorhaben verstößt gegen Art. 3 ff. FFH-Richtlinie und §§ 32 ff. BNatSchG.

##### **5.1.1 Angaben der Vorhabensträgerin**

Die Vorhabensträgerin geht im Gutachten G 2.1 davon aus, dass sich die Meldung des potentiellen FFH-Gebiets „Markwald und Gundwald“ gemäß der „derzeitigen Datenlage“ nicht aufdränge. Es kämen keine prioritären Arten vor. Da sich die Meldung nicht aufdränge, gelte nur die sog. Stillhalteverpflichtung. Diese Stillhalteverpflichtung umfasse das Verbot, das Gebiet so nachhaltig zu beeinträchtigen, dass es für eine Meldung und Aufnahme in die Gemeinschaftsliste nicht mehr in Betracht komme (sog. temporärer Schutz).

Antragsunterlagen G 2.1, S. 14

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets nimmt die Fraport im Sinne einer „worst case“-Betrachtung vor. Sie legt dabei zugrunde, dass die Gebietsgrenzen im Norden bis an das Flughafengelände heranreichen.

#### Antragsunterlagen G 2.1, S. 25

Als für die Meldung maßgeblich sieht die Fraport den Lebensraumtyp „alte bodensaure Eichenwälder auf Sand“ sowie die Tierarten des Anhangs II - Heldbock, Hirschkäfer, Kammmolch und Große Moosjungfer an.

Sie kommt zu dem Ergebnis, die Meldung des FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ dränge sich nicht auf, obwohl, wie auf Seite 26 in G 2.1 dargestellt, ein Teil der zur Beurteilung erforderlichen Grundlagen, vor allem Informationen zum Vorkommen und zu Bestandsgrößen in ganz Hessen, fehlen.

### **5.1.2 Potentielles FFH-Gebiet**

Die Fraport legt ihrer Planung einen Sachverhalt zugrunde, der sich weder fachlich noch aufgrund der inzwischen eingetretenen Nachmeldung des FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ durch das Land begründen lässt.

#### **5.1.2.1 Rechtliche Grundlagen**

Lange Zeit war umstritten, ob Gebiete, die an sich die materiellen Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung erfüllen, auch schon vor ihrer tatsächlichen Unterschutzstellung als potentielle oder faktische Schutzgebiete dem besonderen Schutzregime der FFH-Richtlinie unterfallen. Die ursprünglich für den Bereich der Vogelschutzrichtlinie ergangene Rechtsprechung zu den faktischen Vogelschutzgebieten ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf die FFH-Richtlinie entsprechend anwendbar. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Anschluss an die Rechtsprechung des EuGH mehrfach

entschieden, dass die FFH-Richtlinie schon jetzt bestimmte Vorwirkungen für die Mitgliedsstaaten entfaltet.

BVerwGE, 107, 1; BVerwGE 110, 302; BVerwGE 112, 114; BVerwG v. 17.05.2002, NVwZ 2002, 1243, 1244 m.w.N. sowie OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 09.01.2003, Az. 1 C 10393/01.OVG, S. 29 amtl. Umdruck

Zu den Vorwirkungen der FFH-Richtlinie gehört insbesondere das aus dem Gemeinschaftsrecht folgende Verbot, die Ziele der FFH-Richtlinie zu unterlaufen und vollendete Tatsachen zu schaffen, die geeignet sind, die Erfüllung der vertraglichen Pflichten unmöglich zu machen. Nach dem BVerwG kann diese Vorwirkung unterschiedliche Rechtspflichten auslösen:

- ? Drängt es sich auf, dass ein potentiell FFH-Gebiet nach seiner Meldung Aufnahme in die Gemeinschaftsliste finden wird, ist die Zulässigkeit eines dieses Gebiet berührenden Vorhabens an den Anforderungen des Art.6 Abs.3 und 4 FFH-RL zu messen.
- ? Kann dagegen die Aufnahme in die Gemeinschaftsliste nicht hinreichend sicher prognostiziert werden, hat es mit dem Verbot sein Bewenden, das Gebiet so nachhaltig zu beeinträchtigen, dass es für eine Meldung und Aufnahme in die Gemeinschaftsliste nicht mehr in Betracht kommt (sogenannter temporärer Schutz).

Nach Auffassung des BVerwG hat die Bundesrepublik Deutschland nicht alles Erforderliche unternommen, um der FFH-Richtlinie Geltung zu verschaffen. Sie hat die Regelungen der Richtlinie zwar mittlerweile in innerstaatliches Recht umgesetzt. Die Bundesrepublik Deutschland hat jedoch durch Nichtbeachtung ihrer Meldepflichten verhindert, dass die Gemeinschaftsliste termingerecht bis Juni 1998 erstellt werden konnte. Wären die Gebietsmeldungen richtliniengemäß bis zum 10.06.1995 abgeschlossen worden, so hätte der fristgerechten Erarbeitung der Kommissionsliste von deutscher Seite nichts im Wege gestanden.

vgl. auch EuGH, Urt. v. 11.09.2001, NuR 2002, 151

Wann ein Gebiet die Anforderungen an die Aufnahme in das kohärente europäische ökologische Netz besonderer Schutzgebiete erfüllt, ergibt sich aus Art. 4 Abs. 1 FFH-Richtlinie i.V.m. Anhang III. Damit der Kommission die Erstellung der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung i.S.d. Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 1 FFH-Richtlinie ermöglicht wird, haben die Mitgliedsstaaten entsprechende Gebiete zu melden. Entscheidet der Mitgliedsstaat über die Auswahl und Abgrenzung der Gebiete, die der Kommission zur Bestimmung der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorgeschlagen werden sollen, so hat er ausschließlich die dort genannten Kriterien zugrunde zu legen. Den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den in Art. 2 Abs. 3 FFH-Richtlinie genannten regionalen und örtlichen Besonderheiten darf dabei nicht Rechnung getragen werden. Sonstige Zweckmäßigkeitserwägungen haben ebenfalls außer Betracht zu bleiben.

EuGH, Urt. v. 07.11.2000 in NVwZ 2001, 1147; BVerwGE 107,1; BVerwGE 112, 140; Urt. v. 31.01.2002 in DVBl. 2002, 990

Erfüllt ein Gebiet aus fachwissenschaftlicher Sicht zweifelsfrei die von der FFH-Richtlinie vorausgesetzten Merkmale, so gehört es zum Kreis der potentiellen Schutzgebiete, auch wenn der Mitgliedsstaat, aus welchen Gründen auch immer, von einer Meldung an die Kommission absieht.

BVerwG, NVwZ 2002, 1103, 1006 m.w.N.

Innerhalb der Kriterien nach Anhang III (Phase 1) der FFH-Richtlinie ist den Mitgliedsstaaten bei der Gebietsauswahl allerdings ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum eingeräumt, soweit der Kriterienkatalog im Einzelfall unterschiedliche Wertungen zulässt.

BVerwG, NVwZ 2002, 1103, 1106; BVerwG, Beschl. v. 24.08.2000, NVwZ 2001, 92

### **5.1.2.2 Meldung des Landes Hessen im Zuge der sog. 4. Tranche**

Von dem dargestellten naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum hat das Land Hessen insofern Gebrauch gemacht, als das Gebiet südlich des Flughafengeländes im Rahmen der 4. Tranche als FFH-Gebiet gemeldet werden soll.

Nach dem Schreiben des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz vom 25.06.2003 an den Magistrat der Stadt Rüsselsheim wird das Gebiet südlich des Flughafengeländes als FFH-Gebiet gemeldet. Dem Schreiben war eine Übersichtskarte der NATURA-2000-Gebiete in Hessen mit Stand Mai 2003 beigelegt. In der Vorschlagsliste zur Nachmeldung 3. Fassung, Stand 12.06.2003, wurde offensichtlich für das betreffende Gebiet ein falscher Schutzgrund genannt. Dies wurde während der am 03.07.2003 stattfindenden Fachkonferenz klargestellt.

Mit Schreiben des RP Darmstadt vom 05.06.2003 an den Magistrat der Stadt Rüsselsheim wurde eine Kartenkopie im Maßstab 1:250.000 zu dem in der Vorschlagsliste aufgeführten FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ übersandt. Aufgrund der letzten Aussagen gegenüber der Stadt Rüsselsheim steht fest, dass das Land das potentielle FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ grundsätzlich für meldewürdig hält.

Darauf deutet auch die vorläufige Vorschlagsliste zur Nachmeldung von FFH- und Vogelschutzgebieten der HDLGN Gießen mit Stand 12.06.2003 hin. Unter der laufenden Nummer F-117 soll das Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ im Zuge der 4. Tranche nachgemeldet werden. Der Gebietsname ist mit einer Fußnote versehen. Am Ende der Liste wird ausgeführt, dass das Gebiet in der Karte Natura 2000 nicht dargestellt sei. Worauf sich dieser Hinweis bezieht, ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Dies ist aber unschädlich, da nach der vorläufigen Vorschlagsliste zur Nachmeldung von FFH-Gebieten, 3. Fassung, Stand 12.06.2003, das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ als eine Fläche als Gebiet mit gutem Vorkommen des Hirschkäfers gilt. Dies hätten Herrn Schöcker vom RP Darmstadt drei Käferspezialisten bestätigt. Diese Aussagen gehen offensichtlich auf die schriftliche Anfrage des RP Darmstadt vom 30.09.2002 an die Herren Brenner, Schaffrath, Bathon und Flechtner zum Hirschkäfer

zurück. Zumindest Herr Bathon und Herr Brenner bestätigten, dass aufgrund des Hirschkäfervorkommen die genannte Fläche als Gebiet mit gutem Vorkommen einzustufen sei. Schaffrath habe nach der vorläufigen Vorschlagsliste für die Nachmeldung von FFH-Gebieten, 3. Fassung, Stand 12.06.2003 den fraglichen Bereich 2002 zwar nicht untersucht. Nach den Hinweisen der Herren Bathon und Brenner dürfte spätestens seit Oktober 2002 klar sein, dass das Gebiet ein potentiell FFH-Gebiet ist. Dies gilt unabhängig davon, ob weitere Untersuchungen im Rahmen des Sofortprogramms durchgeführt werden oder nicht. Es gibt damit ausreichend Anhaltspunkte, aufgrund derer sich die Meldung des FFH-Gebiets aufdrängt.

Die Aussagen von Bathon und Brenner, die ausgewiesene Hirschkäferspezialisten sind, haben das RP Darmstadt als obere Naturschutzbehörde inzwischen zu einer vollkommen anderen Einschätzung der Meldewürdigkeit des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ kommen lassen. Noch im Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren hat die obere Naturschutzbehörde beim RP Darmstadt die Meldewürdigkeit zusätzlicher Flächen im Planungsraum für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main generell verneint:

„Die Gebiete, die die Fraport über die bestehenden Gebiete hinaus zur Meldung vorgeschlagen hat, sind derzeit nicht als FFH-Gebiet vorgesehen. In der Stellungnahme hier im Verfahren haben wir diese Aussage abhängig gemacht von weiteren Untersuchungsergebnissen, dahin gehend, dass noch konkretere Zahlen bezüglich der Populationsgrößen oder der Flächengrößen erforderlich sind. ... Zu den Arten, die genannt wurden, ist vorab darauf hinzuweisen, dass bezüglich der Meldung von Gebieten nur Anhang-II-Arten infrage kommen. ... Die Wahrscheinlichkeit, dass hier ein Meldedefizit im Sinne der FFH-Richtlinie besteht, wird von uns derzeit als nicht sehr hoch eingeschätzt. Wir werden alle Daten, die uns möglicherweise auch jetzt noch zugänglich gemacht werden, prüfen und dann hinsichtlich der landesplanerischen Stellungnahme zu einem Ergebnis kommen müssen. Momentan ist die Tendenz: Im Sinne der FFH-Richtlinie wird eher kein weiterer Meldungsbedarf gesehen.“

vgl. Erörterungstermin Raumordnungsverfahren, Protokollauszug vom 23.04.2002, 13. Verhandlungstag

In der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 betont das RP Darmstadt erneut, dass die FFH-Meldung vollständig sei.

#### Landesplanerische Beurteilung, Kapitel 1.2.1.1 ff

Ganz anders die Einschätzung der oberen Naturschutzbehörde im September 2002. Wie in den Antragsunterlagen dargestellt, soll sie mit Schreiben vom 10.09.2002 umfangreiche und sogar differenzierte Vorstellungen zu Schutz- und Erhaltungszielen für das potentielle FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ im Sinne der FFH-Richtlinie an die Fraport weitergegeben haben.

#### Antragsunterlagen G 2.1, Seite 30

Vorsichtig hat sich auch die Fraport der Einschätzung des Regierungspräsidiums Darmstadt angenähert. In den Scoping-Unterlagen vom Januar 2003 hatte das RP Darmstadt das Gebiet „Mark- und Gundwald“ vorbehaltlich einer abschließenden naturschutzfachlichen Bewertung als mögliches FFH-Gebiet eingestuft.

#### Unterlagen zum Scoping, Stand 15.01.2003, Anhang 3.20, Seite 1, Fußnote

Spätestens im Erörterungstermin vom April 2003 wurde deutlich, dass das Gebiet „Mark- und Gundwald“ ein potentielles FFH-Gebiet ist. Es ist deshalb nur konsequent, wenn die nun vorgesehene Gebietsmeldung des Landes Hessen im Rahmen der 4. Tranche das potentielle FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald bei Rüsselsheim und Walldorf“ umfasst. Die Planfeststellungsunterlagen gehen insoweit von einem falschen Sachverhalt aus. Die Entscheidung des Landes Hessen, das Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ zu melden, zeigt, dass es sich um ein potentielles FFH-Gebiet handelt. Die geplante A 380-Werft liegt vollständig innerhalb dieses potentiellen FFH-Gebietes. Damit sind die in Ziffer 2.1 des Gutachtens G 2.1 beschriebenen rechtlichen Anforderungen im Sinne einer Stillhalteverpflichtung nicht mehr einschlägig. Vielmehr ist die Zulässigkeit des dieses Gebiet berührende Vorhabens A 380-Werft an den Anforderungen des Artikel 6 Abs. 3, 4 FFH-Richtlinie zu messen.

Sollte das Land Hessen im Zuge der Meldung der 4. Tranche bei der Einschätzung bleiben, das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald bei Rüsselsheim und Walldorf“ sei lediglich wegen des Hirschkäfervorkommens zu melden, so kommt dem keine abschließende Wirkung zu. Das Bundesverwaltungsgericht hat nämlich bereits mehrfach hervorgehoben, das Bestehen eines potentiellen FFH-Gebiets werde nicht dadurch ausgeschlossen, dass das jeweilige Bundesland das Gebietsauswahlverfahren für das Europäische Netz Natura 2000 für beendet erklärt hat.

BVerwG in DVBl 2002, 1990; BVerwG in NVwZ 2003, 485

### **5.1.3 Schutzgründe und Artenausstattung**

Dass das in den Karten des Landes Hessen dargestellte Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ aufgrund des Hirschkäfervorkommens als FFH-Gebiet zu melden ist, ist unstrittig. Unklar ist derzeit noch, welche weiteren fachlichen Kriterien die Meldepflicht neben dem Hirschkäfervorkommen begründen.

5.1.3.1 Aus den Unterlagen der Fraport ergibt sich das potentielle FFH-Gebiet aufgrund des Vorkommens der folgenden Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie:

#### Lebensraumtypen:

- Oligo- bis mesotrophe, basenarme Stillgewässer
- Natürliche, eutrophe Seen mit einer Vegetation vom Typ Magnopotamion oder Hydrocharition
- Hainsimsen-Buchenwald
- Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandebenen

#### Arten

- Großes Mausohr
- Bechsteinfledermaus
- Kammmolch
- Heldbock
- Hirschkäfer
- Große Moosjungfer

Antragsunterlagen G 2.1, Seite 26/27, Tabelle 3 und 4

Noch im Raumordnungsverfahren wurde als weiterer Lebensraumtyp die „Extensiven Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe“ (Ziffer 65,11) genannt, der jetzt fehlt.

Raumordnungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/M., Ordner 7, G 3  
A-61

Dafür wird in den nun vorliegenden Unterlagen der Lebensraumtyp „Oligo- bis mesotrophe, kalkhaltige Stillgewässer“ genannt, dessen Lage in der Karte der FFH-Lebensraumtypen nicht enthalten ist.

Antragsunterlagen G 6.1, S. 32; G 2.1.2

Nicht nachvollziehbar sind auch Unterschiede zwischen der Darstellung der FFH-Karte im Raumordnungsverfahren und in den nun vorliegenden Unterlagen. Der FFH-Lebensraumtyp 3150 „Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation vom Typ Magnopotamion oder Hydrocharition“, im Raumordnungsverfahren noch in den Abteilungen 3 und 17 Bischofsheimer Wald dargestellt, fehlt. Entsprechendes gilt für den Lebensraumtyp 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“, der in der Abteilung 5 des Bischofsheimer Walds noch in der FFH-Karte zum Raumordnungsverfahren dargestellt wurde.

5.1.3.2 Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in seiner Mitteilung an die Fraport zu den vorläufigen Erhaltungszielen folgende Lebensraumtypen sowie Anhang-II-Arten für relevant erachtet:

Lebensraumtypen:

- Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandboden
- Hainsimsen-Buchenwald

Arten:

- Hirschkäfer,
- Heldbock,

- Kammolch,
- Große Moosjungfer,
- Bechsteinfledermaus,
- Großes Mausohr.

Die letzten beiden Arten sowie der Lebensraumtyp „Hainsimsen-Buchenwald“ seien für das Regierungspräsidium nicht ausschlaggebend für das Schutz- und Erhaltungsziel.

5.1.3.3 Die Beurteilung der im potentiellen FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten basieren vor allem auf den Aussagen des Forschungsinstitutes Senkenberg. Das Forschungsinstitut Senkenberg hat im Auftrag der Fraport im Jahre 2000 bis 2001 Bestandserfassungen durchgeführt. Der Abschlussbericht stammt nach dem Literatur- und Quellenverzeichnis aus dem Jahr 2003.

Gutachten G 2.1, S. 8

Offensichtlich hat sich auch das Regierungspräsidium Darmstadt bei der Einschätzung der im Gebiet vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und Arten vom Bericht des Forschungsinstitutes Senkenberg leiten lassen. Zweifelhaft ist, ob der methodische Ansatz des Forschungsinstitutes Senkenberg die Beurteilung der vorkommenden FFH-Lebensraumtypen ermöglicht:

5.1.3.3.1 Grundlage für die Geländearbeiten des Forschungsinstitutes Senkenberg zur Ermittlung der FFH-Lebensraumtypen war die Kartieranleitung aus der Stadtbiotopkartierung Frankfurt. Die unterschiedlichen Definitionen der Biotoptypen in der Stadtbiotopkartierung Frankfurt und den FFH-Lebensraumtypen spricht bereits gegen eine Übertragbarkeit der Ergebnisse des Forschungsinstitutes Senkenberg. Eine zum Teil unterschiedliche Namensgebung zeigt, dass beide Ordnungssysteme nicht übereinstimmen. Es kann deshalb nicht unterstellt werden, dass das Forschungsinstitut Senkenberg tatsächlich die im Gebiet möglicherweise vorkommenden FFH-Lebensraumtypen auch entsprechend aufgenommen hat. Es sind zugegebenermaßen Übereinstimmungen denkbar, aber auch erhebliche Abweichungen. Unter Umständen wurden Lebensraumtypen nicht kartiert, die nach der FFH-Richtlinie im Planungsgebiet vorkommen.

Von besonderer Bedeutung könnten die Übertragungsprobleme bei den Waldlebensraumtypen „Hainsimsen-Buchenwald“ und „Alte Eichen auf Sandboden“ sein. Im Forschungsbericht von Senkenberg wurden die Ergebnisse der Biotoptypen „Bodensaure Wälder und Eichenwälder“ in die genannten FFH-Lebensraumtypen übertragen. Wie diese Übertragung stattfand, wird nicht erläutert.

So hat beispielsweise das Land Hessen den FFH-Lebensraumtyp „Hainsimsen-Buchenwälder“ unter anderem danach bestimmt, ob die Baumart Buche eine Forstabteilung bis zu über 70 % bestimmt. Es kam dabei nicht darauf an, ob die Buche in Teilen der Abteilung allein herrschte. Betrachtet man die Kartendarstellung G 2.1.2. FFH-Lebensraumtypen und Tierarten der Antragsunterlagen drängt sich jedoch der Verdacht auf, dass die Stadtbiotopkartierung Frankfurt statt dessen an die pflanzensoziologische Einheit des Hainsimsen-Buchenwaldes anknüpft. Falls dies so ist, sind die Ergebnisse mit den Befunden im übrigen Hessen nicht vergleichbar. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob der FFH-LRT 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“ nicht in einer anderen räumlichen Verteilung und letztlich auch in größerem Umfang vorkommt.

Besondere Probleme bei der Aufnahme treten wohl bei dem FFH-Lebensraumtyp 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandboden“ auf. Dieser Lebensraumtyp hat seinen Vorkommenschwerpunkt im Flughafennahbereich. Im potentiellen FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ liegen mit über 25 ha immerhin 16,6 % des geschätzten hessischen Vorkommens. Insgesamt ist nach Schätzung des Landes Hessen von einem hessenweiten Bestand von ca. 150 ha auszugehen. 25 ha ist im Verhältnis dazu sehr viel. Festzuhalten ist, dass der Lebensraumtyp 9190 in Hessen selten und besonders schutzwürdig ist. Dieser Lebensraumtyp ist in Hessen nicht weit verbreitet und kommt in einem hohen Anteil im Bereich „Mark- und Gundwald“ vor. Die Meldung dieses Gebiets aufgrund des Lebensraumstyps 9190 drängt sich deshalb auf.

5.1.3.3.2 Aber auch hinsichtlich der Artenvorkommen ist die Vollständigkeit der Kartierung des Forschungsinstituts Senkenberg nach Anhang II FFH-Richtlinie fraglich:

Für die Holzkäufersfauna kommt das Forschungsinstitut Senkenberg zu dem Ergebnis, dass ein weit umfangreicheres und zeitaufwändigeres Programm mit weiteren Fangmethoden erforderlich sei, das über die bei der Kartierung angewandte Methode hinausgeht.

Das Gebiet sei nicht flächendeckend untersucht worden (siehe auch vorläufige Vorschlagsliste zur Nachmeldung von FFH- und Vogelschutzgebieten der HDLGN Gießen, Stand 12.06.2003). Probeflächen, die gezielt besammelt wurden, liegen außerhalb des A380-Werftbereichs.

Auch die Erfassung der Fledermäuse ist lückenhaft. Es wurden nur Probeflächen untersucht. Ein weit größerer Umfang und damit eine entsprechende Kartierung wäre erforderlich gewesen. Im Bereich der A 380-Werft lagen keine Probeflächen, was ausdrücklich bemängelt wird.

#### Antragsunterlagen, Karte G 3.3.2

5.1.3.4 Die Untersuchungsergebnisse und Angaben von Senkenberg deuten darauf hin, dass für eine Beurteilung der im Vorhabengebiet vorkommenden Anhang-II-Arten der FFH-Richtlinie noch weitere Untersuchungen erforderlich sind. Festgehalten kann aber, dass die Bedeutung des Lebensraumstyps 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit *Quercus robur* auf Sandboden“ aufgrund des flächenmäßigen Vorkommens und des geringen Vorkommens in Hessen eine herausragende Bedeutung hat. Die Meldung als FFH-Gebiet ist aufgrund dieses Lebensraumtyps gerechtfertigt. Konsequenz ist, dass der Lebensraumtyp in den Schutz- und Erhaltungszielen berücksichtigt werden muss. Die Anhang-II-Arten Hirschkäfer, Heldbock und Große Moosjungfer rechtfertigen aus fachlicher Sicht die Einstufung des Gebiets als potentiell FFH-Gebiet. Hieran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Anhang-II-Arten bei den Fledermäusen und Totholzkäfern im Vorhabensbereich in seiner näheren Umgebung nicht oder unzureichend ermittelt wurden.

#### **5.1.4 Erhebliche Beeinträchtigung des potentiellen FFH-Gebiets**

Trotz der genannten unvollständigen Sachverhaltsaufklärung ist von einer erheblichen Beeinträchtigung des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald bei Rüsselsheim und Walldorf“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben A 380 und dem kapazitiven Ausbau auszugehen. Dies ergibt sich zunächst aus einer direkten Inanspruchnahme des Lebensraumtyps 9190 sowie des Lebensraumtyps 6510, aber auch durch mittelbare Auswirkungen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind auch für den Hirschkäfer und den Kammmolch zu erwarten.

##### **5.1.4.1 Rechtlicher Maßstab**

Nach § 34 Abs.2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Wann eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt, ist höchstrichterlich bislang nicht entschieden. Nach einer Faustregel liegt eine erhebliche Beeinträchtigung vor, wenn das Schutzgebiet nach Durchführung des Projekts oder Planes die ihm zugedachte Aufgabe im Rahmen von Natura 2000 nicht mehr erfüllen kann. Wird die Unverträglichkeit festgestellt, ist – vorbehaltlich der Ausnahmen nach § 34 Abs.3 BNatSchG – die Zulassung zu versagen.

In jüngster Zeit wird in der einschlägigen Fachliteratur versucht, sich diesem Problem aus fachlicher Sicht zu nähern. In einer Forschungsarbeit des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz- und Reaktorsicherheit wird im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz durch die Arbeitsgemeinschaft Planungsgruppe Ökologie und Umwelt sowie der Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung von Prof. Dr. Kaule und Dr. jur. E. Gassner versucht die Frage zu klären, wie sich die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung fachlich begründet beurteilen, abprüfen und entscheiden lässt. Die zu entwickelnden Methoden, Maßstäbe und Konventionsvorschläge sollen zu einer bundesweit einheitlicheren Anwendung der Rechtsvorschriften beitragen und Voraussetzung für die effiziente Bearbeitung von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen sein. Das

Forschungsvorhaben ist noch nicht abgeschlossen. Erste Zwischenergebnisse aus dem F & E Vorhaben des Bundesamtes für Naturschutz wurden im Tagungsband vom 6. UVP-Kongress vom 12. bis 14.06.2002 in Hamm/Westf., Stand September 2002, von Trautner und Lamprecht veröffentlicht.

Nicht nur direkte, sondern auch mittelbare Eingriffe können zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Schutzgebiets führen. Das Schutzregime des § 34 Abs.2 BNatSchG greift auch bei erheblichen Beeinträchtigungen, die ihre Ursache zwar außerhalb des Schutzgebietes haben, sich aber auf das Gebiet auswirken.

BVerwGE 107, 1; OVG Lüneburg, Urt. v. 14.09.2000, NuR 2000, 338

#### **5.1.4.2 Direkte Flächeninanspruchnahme**

Selbst nach den Unterlagen der Fraport werden vom Vorhaben 900 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandboden“ vollständig überbaut.

Antragsunterlagen G 2.1, S. 52

Weitere Flächenanteile werden entwertet, da die Baumaßnahme den Lebensraumtyp am Südrand eines größeren Eichenblocks durchschneidet. Inwie weit die Parkhausplanung und die Verlegung des Tores 31, die den Eingriff verursachen, überhaupt im Zusammenhang mit der A 380-Werft stehen, wird bei den möglichen Alternativen dargestellt.

Auch der Lebensraumtyp 6510 „Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe“ werden vom Vorhaben unmittelbar zerstört.

Fraport, Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Ordner 8, Verträglichkeitsstudie FFH-, Vogelschutz-IBA-Gebiete-FFH-Lebensraumtypen, Anlage 2, Blatt 1

Das vom Land besonders hervorgehobene Hirschkäfervorkommen wird durch die direkte Flächeninanspruchnahme erheblich beeinträchtigt. Dies kann bereits jetzt festgestellt werden, ohne dass die Ergebnisse weiterer Kartierungen und Sachverhaltsermittlungen abzuwarten sind. Der BUND, der in diesem Planfeststellungsverfahren ebenfalls eine Stellungnahme abgeben wird, verfügt über Informationen, die insbesondere auf ein häufiges Vorkommen des Hirschkäfers in unmittelbaren Vorhabensbereich hindeuten. Dies wird in der Stellungnahme des BUND dargestellt und zum einen auf tatsächliche Beobachtungen als auch aufgrund des Wirtspflanzenspektrums im unmittelbaren Vorhabensbereich geschlossen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des für den Kammmolch verfügbaren Lebensraums ist ebenfalls anzunehmen. Die Angaben zum Kammmolch in der FFH-VP

Antragsunterlagen G 2.1, S. 56

stimmen nicht mit den Eintragungen in der Karte G 1.III.3.4. überein. Die in der FFH-VP genannten Laichgewässer C/11400 und C/9200 sind in der Karte nicht verzeichnet. Dafür werden die in der Karte verzeichneten vier Laichgewässer 6800, 7100, 8800 und 8900 in der FFH-VP nicht erwähnt. Das Forschungsinstitut Senckenberg unterstellt für den Kammmolch eine Ausdehnung des Landlebensraumes von 1.000 m um das Laichgewässer. Die Laichgewässer 8800 und 8900 liegen 825 m bzw. 525 m vom Eingriffsort „Okrifteler Straße neu“ entfernt. Die Populationsgrößen werden im Abschlußbericht Senckenberg, Band IV-79 auf bis zu 10 Tiere geschätzt. Allerdings entsprechen Angaben zur Häufigkeitsklasse .. speziell bei den Molchenarten nicht der tatsächlichen Populationsgröße, die oftmals um ein Vielfaches höher liegt. Da Kammmolche als Landlebensraum „offene Landschaften“ aufsuchen, dürfte der Landlebensraum vor allem im Bereich der offeneren Waldbereiche entlang der Waldwege, Lichtungen und Schonungen liegen. Entlang der Grohhaus-Schneise, die in der unmittelbaren Nähe der Laichgewässer liegt, können die Molche im geeigneten offenen kleinklimatischen Milieu bis in den Bereich der Häfner-Schneise laufen und treffen hier auf den größten Bereich mit Offenland- Charakter im potenziellen FFH-Gebiet (siehe auch Ergebnisse zu den Heuschrecken).

Antragsunterlagen, Karte G 1 III.3.7

Eine erhebliche Beeinträchtigung der im Gebiet vorkommenden Kammolche ergibt sich durch den Straßenbau und die Wartungsanlagen durch die der Lebensraum zerstört wird.

Bezieht man die Frage der „erheblichen Beeinträchtigung“ auf die potenzielle Qualität des Eingriffsbereichs als Landlebensraum – durch die zulässige forstliche Bewirtschaftung und die natürliche Dynamik, kann sich die Lage geeigneter Landlebensräume und die Laichplatzqualität aller Gewässer im Untersuchungsraum verändern -, dann ist die „erhebliche Beeinträchtigung“ zweifellos gegeben. Durch die Verlegung der Okrifteler Straße nach Süden wird die Besiedlung der heutigen Waldflächen nördlich der verlegten Okrifteler Straße verhindert.

Hingegen ist die Aussage in der FFH-VP, dass die Straßenverlegung nur die Trennlinie zwischen den Teilpopulationen verschiebt, nicht nachvollziehbar. Es bleibt unklar, für welche Teilpopulation sich der Landlebensraum vergrößern soll. Eindeutig ist hingegen, dass die Anlage der Werft und die Verlegung des Tor 31 in Verbindung mit dem Parkhaus und der neuen Betriebsstraße den Landlebensraum des Kammolch um ca. 50 ha verkleinern wird. Eine solche Reduktion des verfügbaren Lebensraums bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung.

Insgesamt wird deutlich, dass selbst unter Zugrundelegung der Angaben der Fraport für die Lebensraumtypen 6510 „Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe“ und 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandböden“ sowie für die Arten Kammolch und Hirschkäfer zu befürchten ist. Damit ist das Projekt, vorbehaltlich der Ausnahmeregelung in § 34 Abs. 3 BNatSchG, unzulässig.

#### **5.1.4.3 Projektbegriff der FFH-Richtlinie und des BNatSchG**

Die Antragsunterlagen beziehen sich bei der Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigungen lediglich auf Maßnahmen, die von der Planfeststellung A 380-Werft umfasst sind. Dies widerspricht den rechtlichen Vorgaben der FFH-Richtlinie und des BNatSchG.

5.1.4.3.1 Nach § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG fallen unter den Projektbegriff Vorhaben und Maßnahmen, soweit sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Was im Einzelfall unter den Projektbegriff fällt, ergibt sich aus der Zielsetzung der FFH-Richtlinie. Diese beabsichtigt, die Integrität der Natura 2000-Gebiete zu bewahren und kumulative Auswirkungen zu berücksichtigen, weil und auch wenn diese sich erst im Verlauf der Zeit herausbilden. Unabhängig davon, ob auch Projekte im Umfeld von der Vorhabensträgerin oder anderen geplant oder zu erwarten sind, sind weitere Projekte der Vorhabensträgerin als Projekte im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei der Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigung einzubeziehen.

5.1.4.3.2 Das ist zunächst der geplante Ausbau des Frankfurter Flughafens. Zwar ist der Antrag auf Planfeststellung für eine neue Landebahn bisher noch nicht gestellt worden. Letzteres ist auch nicht erforderlich, um ein Vorhaben unter den Projektbegriff des § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG fallen zu lassen.

Louis, BNatSchG, 2. Aufl., § 19 a Rdnr. 32

Die Planungen für den kapazitiven Ausbau sind bereits weit fortgeschritten. Das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 abgeschlossen. Als Vorstufe zum Antrag auf Planfeststellung wurde im Frühjahr 2003 ein Scoping durchgeführt, das den vorläufigen Untersuchungsrahmen festlegen soll. Der Antrag auf Planfeststellung für den kapazitiven Ausbau ist für August 2003 angekündigt. Das beabsichtigte Ausbauvorhaben ist deshalb bereits jetzt so konkretisiert und rechtlich hinreichend verfestigt, dass es unter den Projektbegriff des § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG fällt.

vgl. grundsätzlich Gassner, BNatSchG, § 35, Rdnr. 4 mit Verweis auf die Interpretationshilfe der Kommission, 2000, Ziffer 4.4.3

Berücksichtigt man die Planungen der Fraport zum kapazitiven Ausbau mit dem Planungsstand der Scopingunterlage vom 15.01.2003, werden weitere Flächen der FFH-

Lebensraumtypen sowie FFH-Arten erheblich beeinträchtigt werden. Beim kapazitiven Ausbau soll im variantenunabhängigen Ausbaubereich Süd weit mehr Fläche außerhalb des Flughafenzauns in Anspruch genommen werden, als für die A 380-Werft. Flächen von 15 bis 20 ha im Bereich des Tors 31 sollen vollständig überbaut werden. Die beiden großen Eichenblöcke in diesem Bereich, die dem FFH-Lebensraumtyp 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandboden“ unterfallen, werden vollständig zerstört. Der Lebensraumtyp 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“ wird mit ca. 1 ha überbaut werden. Zwischen der A 380-Werft und der CargoCity-Süd ist ebenfalls eine Bebauung vorgesehen. Betroffen hiervon wird der Lebensraumtyp 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandboden“ sein. Westlich der geplanten A 380-Werft wird eine Fläche des Lebensraumtyps 9111 „Hainsimsen-Buchenwald“ direkt überbaut. Östlich der Startbahn West wird der Lebensraumtyp 3130 zerstört. Die Fläche des Lebensraumtyps 9190 weiter östlich wird versiegelt. Östlich der A 380-Werft und westlich der CargoCity-Süd wird der Lebensraum des Springfrosches vollständig überbaut. Damit werden auch die Lebensräume der Anhang-II-Arten der FFH-Richtlinie, insbesondere der des Hirschkäfers zerstört. Die bereits in den Unterlagen der Fraport enthaltene erhebliche Beeinträchtigung wird dadurch verstärkt.

5.1.4.3.3 Ferner ist der geplante weitere Ausbau der Okrifteler Straße zu berücksichtigen.

Antragsunterlagen B1, S. 60

Die Okrifteler Straße soll nochmals nach Süden in das potentielle FFH-Gebiet verlegt werden. Da diese Maßnahme im Zuge des Gesamtausbaus durchgeführt werden soll, unterfällt sie ebenfalls dem Projektbegriff des § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG. Die hieraus zu erwartende weitere direkte Flächeninanspruchnahme wurde bereits dargestellt.

### **5.1.4.3 Mittelbare Beeinträchtigungen**

Neben den direkten Flächeninanspruchnahmen werden die mittelbaren Beeinträchtigungen, die vom Ausbaufall ausgehen, für das FFH-Gebiet erheblich sein. Die Umweltbelastung auch

für die genannten Lebensraumtypen durch Abgase und Schadstoffeintrag wird weit größer sein, als in den Antragsunterlagen dargestellt. In den Scopingunterlagen der Fraport zum Ausbau werden prognostizierte Flugbewegungszahlen zugrunde gelegt, die die Vollausslastung des künftigen Bahnsystems, der eigentliche Prognosefall, nicht berücksichtigen.

Entsprechendes gilt auch für die Auswirkungen der künftigen Verkehrsbelastung auf der Okrifteler Straße in ihrem Endausbauzustand.

#### **5.1.4.4 Zwischenergebnis**

Unter Berücksichtigung des in § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG definierten Projektbegriffs ist der Eingriffsbeurteilung der kapazitive Ausbau des Flughafens Frankfurt sowie der Endausbau der Okrifteler Straße im südlichen Flughafenbereich zugrunde zu legen. Die erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG ist damit offensichtlich.

#### **5.1.5 Unzulässigkeit einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG**

Das zu erheblichen Beeinträchtigungen führende Projekt A 380-Werft ist unzulässig, da die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht vorliegen.

##### **5.1.5.1 Rechtlicher Rahmen**

Nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist ein Vorhaben zulässig, wenn das Projekt

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Wann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist höchstrichterlich bisher nicht abschließend geklärt. Hinweise finden sich im Urteil des BVerwG zur B1-Umfahrung bei Hildesheim. Das Gericht verlangt nicht Sachzwänge, denen niemand ausweichen kann. Nach dem BVerwG orientiert sich die FFH-Richtlinie „an einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln“. Das FFH-Schutzregime darf nur mit Maßnahmen durchbrochen werden, deren Zweck gerade die Verwirklichung des bezeichneten Schutzguts ist. Maßgeblich ist dabei stets, dass sich die erforderliche Bewertung nicht in „allgemeinen Erwägungen“ erschöpft, sondern an konkrete Ermittlung und Bewertung des zwingenden öffentlichen Interesses orientiert.

Als weitere Voraussetzung nach § 34 Abs.3 BNatSchG darf keine zumutbare Alternative in Betracht kommen. Die Alternativenprüfung nach der FFH-Richtlinie erfüllt allerdings eine andere Funktion als die Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicher Weise nach dem Abwägungsgebot entwickelten Grundsätze 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 ihm nicht eingeräumt. Art.6 Abs.4 FFH-Richtlinie begründet ein strikt beachtendes Vermeidungsgebot, das nicht bereits dann durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint.

BVerwG, Urt. v. 17.05.2002, A 44 Hessisch Lichtenau

### **5.1.5.2 Fehlende Ausnahmegründe**

Ausgehend von diesen Maßstäben entspricht die geplante A 380-Werft einschließlich der Nebeneinrichtungen nicht den Anforderungen des §34 Abs.3 BNatSchG. Der Neubau der A 380-Werft ist nicht aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses geboten. Jedenfalls hält die Alternativenprüfung den europarechtlichen Vorgaben unter keinem Gesichtspunkt stand. Der Eingriff ist damit unzulässig.

### **5.1.6 Ergebnis**

Entgegen der FFH-Verträglichkeitsstudie, drängt sich die Meldung des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ auf. Das Vorkommen der Hirschkäfer entspricht nicht der tatsächlichen Meldewürdigkeit des Gebiets. Vielmehr kommen weit mehr Lebensraumtypen und Tierarten vor, die das Gebiet zum potentiellen FFH-Gebiet machen. Das Vorhaben A 380-Werft liegt vollständig innerhalb des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ und greift erheblich in dieses ein. Bei der Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigung wird der Projektbegriff in § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-Richtlinie, sowohl hinsichtlich des kapazitiven Ausbaus als auch des Endausbauszustandes der Okrifteler Straße verkannt.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie liegen nicht vor. Es sind Alternativen für den Bau der A 380-Werft vorhanden, die ohne Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets zu realisieren wären.

## **5.2 Verstoß gegen Vogelschutzrichtlinie (VRL)**

Das Ausbauprojekt A 380-Werft verstößt gegen die Richtlinie 79/409/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten.

### **5.2.1 Darstellung der Vorhabensträgerin**

Die Vorhabensträgerin setzt sich im Gutachten G 2.2 mit der Thematik Vogelschutzgebiete auseinander. Sie geht davon aus, dass das zu meldende, faktische Vogelschutzgebiet den Grenzen des einstweilig sichergestellten künftigen Naturschutzgebiets „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ entspricht.

Antragsunterlagen G 2.2, S. 11

Die Antragstellerin geht weiterhin davon aus, dass für das künftige Naturschutzgebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ von einer Unterschutzstellung als europäisches Vogelschutzgebiet auszugehen sei. Sie prüft die Zulässigkeit des Vorhabens nach § 20 d HENatG, mit dem für Vogelschutzgebiete Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie umgesetzt wurden.

#### Antragsunterlagen G 2.2, S. 13

Unter Zugrundelegung der Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie kommt die Antragstellerin zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigung des potentiellen VSG durch Flächeninanspruchnahme, Schadstoffeinträge, Trennwirkung, Kollision und Lichtwirkung als nicht erheblich einzustufen seien. Die für das Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ maßgeblichen Vogelarten sollen durch die genannten Projektwirkungen nicht in ihrem Erhaltungszustand sowie in den für das künftige Vogelschutzgebiet genannten Schutz- und Erhaltungszielen beeinträchtigt sein. Zur Prüfung etwaiger Ausnahmetatbestände kommt die Vorhabensträgerin aufgrund der dargestellten Ergebnisse nicht.

#### **5.2.2 Faktisches Vogelschutzgebiet**

Nach der Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG findet die Vogelschutzrichtlinie (VRL) auch in solchen Gebieten unmittelbar Anwendung, die der Mitgliedsstaat nicht nach Art. 4 Abs. 1 VRL zum Vogelschutzgebiet erklärt hat, die jedoch die besonderen Anforderungen an ein Schutzgebiet im Sinne von Art. 4 Abs. 1 S. 4 VRL erfüllen (sog. faktische Vogelschutzgebiete).

EuGH, Urteil vom 02.08.1993, Santona, NuR 1994, 521, 522; Urteil vom 18.03.1999 Seinemündung, NuR 1999, 501, 502; Urteil vom 25.11.1999, Poitou, NuR 2000, 206, 208; Urteil vom 07.12.2000, Basses Corbierès, NuR 2001, 210, 212; BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, NVwZ 1998, 961, 966, NVwZ 1999, 528, 530; Urteil vom 31.01.2002, NVwZ 2002, 1103, 1105; 14.11.2002, Az.: 4 A 15/02, S. 10 amtl. Umdruck; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 09.01.2003, Az. 1 C 10187/01 OVG, S. 18 amtlicher Umdruck

Dies gilt für Gebiete, deren Erklärung zum Vogelschutzgebiet durch den Mitgliedsstaat verweigert wird, ebenso wie für solche Gebiete, deren Erklärung zwar ins Auge gefasst, aber noch nicht vollzogen ist. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, alle Landschaftsräume zu besonderen Schutzgebieten zu erklären, die für die Erhaltung der betreffenden Vogelarten nach ornithologischen Kriterien am geeignetsten erscheinen. Art. 4 Abs. 1 S. 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 zählt und flächenmäßig am geeignetsten sind.

siehe z. B. EuGH, Urteil vom 02.08.1993. NuR 1994, 521, 522; Urteil vom 11.07.1986, NuR 1997, 36 Lappel-Bank

Zu den Bewertungskriterien gehören neben Seltenheit, Empfindlichkeit und Gefährdung einer Vogelart unter anderem die Populationsdichte und die Artendiversität eines Gebiets, sein Entwicklungspotential und seine Netzverknüpfung (Kohärenz) sowie die Erhaltungsperspektiven der bedrohten Art. Die Eignungskriterien mehrerer Gebiete sind vergleichend zu bewerten. Gehört ein Gebiet nach dem naturschutzfachlichen Vergleich zu den für den Vogelschutz geeignetsten Gebieten, ist es zum Vogelschutzgebiet zu erklären. Unterschiedliche fachliche Wertungen sind möglich. Die Nichtmeldung eines Gebiets ist nicht zu beanstanden, wenn sie fachwissenschaftlich vertretbar ist.

vgl. BVerwG, Urteil vom 14.11.2002, S. 13 amtl. Umdruck

Die Identifizierung Europäischer Vogelschutzgebiete hat sich ausschließlich an ornithologischen Kriterien zu orientieren. Eine Abwägung mit anderen Belangen findet nicht statt. Die in Art. 2 VRL erwähnten Gründe wirtschaftlicher oder freizeitbedingter Art sind bei der Auswahl eines Vogelschutzgebiets außer Betracht zu lassen, da Art. 4 Abs. 1 S. 4 VRL das Ergebnis einer bereits vom europäischen Richtliniengeber getroffenen Abwägungsentscheidung ist, die keiner weiteren Relativierung zugänglich ist.

EuGH, Urteil vom 02.08.1993; NuR 1994, 521; BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, NVwZ 2002, S. 1106 A 20 Wakenitz-Querung

### **5.2.3 Falsche Abgrenzung des Gebiets**

Die Abgrenzung des Vogelschutzgebiets ist offensichtlich nicht ausschließlich an fachlichen Erfordernissen ausgerichtet. Deshalb geht die Vorhabensträgerin nicht von einer Flächeninanspruchnahme des potentiellen VSG aus. Auswirkungen auf Gebietsteile außerhalb des sichergestellten Naturschutzgebiets, die als Vogelschutzgebiet auszuweisen sind, wurden nicht geprüft.

#### **5.2.3.1 Grenzziehung der Staatlichen Vogelschutzwarte**

Die Abgrenzung des potentiellen VSG war bereits 2001 Thema beim Regierungspräsidium Darmstadt. In einem Schreiben an das Regierungspräsidium Darmstadt vom 14.12.2001 unterbreitete die staatliche Vogelschutzwarte die aus ornithologisch begründbarer Sicht erforderliche Ausdehnung des VSG. Die Staatliche Vogelschutzwarte legte damals Wert auf die Nordausdehnung des VSG bis an den heutigen Flughafenzaun bzw. die Okrifteler Straße. Erst eine Schneise östlich der Pfaffenschneise, zwei Kilometer östlich der vom RP Darmstadt gezogenen Grenze, stellt das Ende des VSG nach Einschätzung der zuständigen Fachbehörde dar.

vgl. Schreiben der Staatlichen Vogelschutzwarte vom 14.12.2001 an das Regierungspräsidium Darmstadt mit entsprechender Gebietsabgrenzung

Die Herausnahme der von der Staatlichen Vogelschutzwarte angegebenen Flächen aus dem Gebiet des einstweilig sichergestellten NSG und aus der Meldung des Landes Hessen zu den Vogelschutzgebieten ist fachlich nicht begründbar.

Dies belegen auch Kartierungen, die in jüngster Zeit vom BUND durchgeführt wurden. Die Kartierungen zum Mittelspecht des BUND haben ergeben, dass dessen Habitate bis unmittelbar an den Zaun bzw. darüber hinaus reichen.

Bereits aus der Äußerung der Staatlichen Vogelschutzwarte gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt ergibt sich, dass die in den Antragsunterlagen

vorgenommene Abgrenzung, die sich am einstweilig sichergestellten NSG „Markwald und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ orientiert, falsch ist.

### **5.2.3.2 Spechtarten außerhalb des sichergestellten NSG**

Die falsche Abgrenzung des Vogelschutzgebiets ist durch einen Blick auf die Karte nachvollziehbar. Zwischen dem Tunnel unter der Stadtbahn 18 West und dem Tor 31 wurde ein Waldstreifen südlich der Okrifteler Straße ausgespart. Seine Breite beträgt im Westen 200 m und nimmt im Osten bis zum Tor 31 auf 400 m zu. Die Schutzgebietsgrenze folgt dann der Groghaus-Schneise bis zur Hohewart-Schneise nach Süden, um letzterer im spitzen Winkel nach Osten zu folgen. Diese Grenzziehung ist unter ornithologischen Gesichtspunkten nicht nachvollziehbar und fachlich nicht vertretbar.

Aus ornithologischer Sicht sprechen für die Einbeziehung des schmalen Waldstreifens gleich mehrere Gründe:

- In diesem Bereich befinden sich Biotopstrukturen, die sich für Schwarz-, Grau- und Mittelspecht sowie für die Rote-Liste-Vogelarten, die in den Schutzzielen der Sicherstellungsverordnung genannt sind, gut eignen. Der Bereich unterscheidet sich nicht von den angrenzenden sichergestellten Flächen.
- Der Waldstreifen wird von Schwarz- und Grauspecht aktiv genutzt. Der BUND hat den balzenden Grauspecht und fünf Schwarzspechthöhlen nachgewiesen. Die fehlerhafte Grenzziehung führt dazu, dass Teile des Reviers Grauspecht außerhalb des Schutzgebietes liegen. Dieses Revier reicht bis in die sichergestellten Waldbereiche südlich des Bischofsheimer Waldes.
- Die vorgenommene Abgrenzung ignoriert nicht nur den Aktionsradius der Brutvögel zur Nahrungssuche, sondern auch den Raumbedarf der Individuen außerhalb der Brutzeit. Sie haben vergleichsweise große Reviere bis zu mehreren hundert Hektar und zeigen weite Nahrungsflüge in Bereiche abseits der Zentren der Brutreviere. Auch wenn der Schwarzspecht 2003 wohl nicht in dem Waldstreifen brütete, wird der

Bereich mit Sicherheit zur Nahrungssuche benutzt. Er liegt 600-900 m vom Brutplatz in der Wald-Abt. 163 entfernt. Je nach Revierausstattung und Siedlungsdichte entfernen sich Schwarzspechte zur Nahrungssuche regelmäßig mehr als 1 km von der Bruthöhle. Schwarz- und Grauspecht sind Standvögel. Beide Arten dehnen ihre Aktionsradien in einem besiedelten Gebiet bereits nach der Brutzeit deutlich aus, denn allein sich die lockernde Sozialbindung der Brutpartner führt nach der Brut schon zu einem höherem Raumbedarf. Nach der Brutzeit muss das VSG für einige Wochen auch die flüggen Jungvögel beherbergen. Auch in dieser Zeit steigt der Raumbedarf der nun größeren Population an. Etwaige Randbereiche der Brutreviere, die während der Brutzeit vielleicht nur geringere Bedeutung hatten, werden nun zu essentiellen Gebieten für die Nahrungssuche. Der Raumbedarf zur Nahrungssuche dürfte im Winter wegen der dann geringen Nahrungsmenge und Witterung am größten sein, auch wenn die beginnende Balzzeit wieder zu größerer Verträglichkeit der späteren Brutpartner führt. Auch für den Mittelspecht gilt der dargestellte Zusammenhang.

Bei der Gebietsabgrenzung müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

Die Eichenbestände, die älter als 80-100 Jahre sind, müssen in das VSG einbezogen werden. Wegen der hohen Bindung des Mittelspechts an Trauben- und Stieleichen müssen Waldbestände mit hohem Anteil an Trauben- und Stieleiche in der geeigneten Altersphase (Durchmesser größer als 36 cm) in das Schutzgebiet einbezogen werden. Da in den von der Sicherstellung ausgesparten Bereichen großflächige Eichenbestände älter als 100 Jahre und auch Mittelspechte zur Brutzeit nachgewiesen wurden, ist die Grenzziehung der Staatlichen Vogelschutzwarte unbedingt zu übernehmen.

VSG können nicht nach einjährigen Bestandsaufnahmen abgegrenzt werden. Sie müssen langfristig vorhandene Populationen sichern. Grundlage der Abgrenzung eines VSG können deshalb nicht Momentaufnahmen, sondern nur längerfristige Vogelvorkommen (Anzahl und räumliche Verteilung) und die dauerhafte Sicherung der Habitatqualität im VSG sein.

Im Übrigen sprechen die Nachkartierungen des BUND in dem strittigen Bereich dafür, dass aus ornithologischer Sicht auch dieser schmale Waldstreifen als potentiell

Vogelschutzgebiet zu melden ist. Nach Mitteilung des BUND kommt die Kartierung zu folgenden Ergebnissen:

- Die Reviere mehrerer Brutpaare von Spechtarten, für die das Gebiet ausgewiesen wurde, liegen knapp außerhalb der Schutzgebietsgrenzen (2-4 Paare Mittelspecht, 1 Grauspechtpaar).
- Von weiteren Spechtpaaren wurden Revierteile nicht einbezogen (2 Grauspechtpaare, 1 Schwarzspechtpaar).
- 1 Brutrevier des Mittelspechts wird durch das Vorhaben unmittelbar flächig reduziert.

### 5.2.3.3 Abgrenzung nach Habitaten

Zutreffend geht die Vorhabensträgerin davon aus, dass eine „Verträglichkeitsprüfung“ u.a. die Analyse der Habitatqualität einzubeziehen hat. Auch die NSG-Sicherstellungs-Verordnung und der Standarddatenbogen beziehen sich auf die Erhaltung der Habitatqualität. Unter Schutz zu stellen sind daher die Landschaftsräume, die sich nach ihrer Anzahl und Fläche am ehesten zur Arterhaltung eignen. Welche Gebiete hierzu zählen, liegt das Gemeinschaftsrecht nicht im Einzelnen fest. Jeder Mitgliedsstaat muss das seine zum Schutz der Lebensräume beitragen, die sich auf seinem Hoheitsgebiet befinden. Es sind deshalb nicht nur die aktuell nachgewiesenen Vorkommen bei der Abgrenzung eines VSG heranzuziehen. Es muss stets auch die Habitatqualität für die relevanten Vogelarten berücksichtigt werden. Dies bestätigt Art. 4 Abs. 1 VRL, der von besonderen Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Lebensräume der nach Anhang I geschützten Vogelarten ausgeht. Betont wird der „Schutz der Lebensräume“ auch im 9. Erwägungsgrund der VRL. Der Gesichtspunkt der langfristigen Habitatsicherung muss bei der Schutzgebietsabgrenzung also berücksichtigt werden, wurde aber bei der Sicherstellung missachtet. Daraus ergibt sich die fehlerhafte Abgrenzung des Vogelschutzgebietes.

Wälder sind einem stetigen dynamischen Prozess unterworfen. Ältere Bestände brechen zusammen und Jungbestände entstehen. In Wirtschaftswäldern ist dieser Zyklus weitgehend unterbrochen und durch den Altersklassenwald abgelöst. Da Wälder anders als landwirtschaftlich extensiv genutzte Flächen traditionell mit langen Umtriebszeiten von > 100

Jahren, Eichenwälder sogar > 140-160 Jahren, bewirtschaftet werden, ist die Sicherung der heutigen Habitatqualität nur möglich, wenn innerhalb des Schutzgebietes die Nachfolgeneration der alten, in der Regel wertgebenden Baumgeneration enthalten ist. Orientiert sich die Schutzgebietsausweisung bei höchster (!) Siedlungsdichte („top-five-Gebiet“) einer Vogelart eng an der - zufällig – in einem Jahr vorgefundenen Revierverteilung, ist die für die Ausweisung als VSG unverzichtbare Biotopausstattung in der Schutzgebietsfläche voraussichtlich nicht dauerhaft vorhanden. In der Konsequenz nimmt der Bestand langfristig ab und der „günstige Erhaltungszustand“ des Gebiets geht verloren.

Wenn der Schutz der Vogelarten des Anhangs I VS-RL durch den Schutz der Lebensräume in Schutzgebieten zu gewährleisten ist, müssen auch rechtlich zulässige Nutzungen, die die langfristige Eignung des Lebensraumes für die schutzwürdigen Vogelarten bestimmen, bei der Abgrenzung berücksichtigt werden.

Betrachtet man die Häufigkeit und Verteilung der Eichenbestände im Mark- und Gundwald, ist erkennbar, dass die Ausgrenzung ganzer Eichenabteilungen aus dem VSG den ornithologischen Kriterien, die für die Abgrenzung allein entscheidend sind, entgegensteht. Über 25 ha mittelalter Eichen und damit die Masse der Altersklasse, die die Qualität des Schutzgebietes in Zukunft sichern, dürfen heute bei der Abgrenzung nicht unberücksichtigt bleiben. Dies gilt vor allem dann, wenn solche Flächen an der Grenze des VSG liegen und von der wichtigen Zielart der Ausweisung (Mittelspecht) bereits mit mehreren Paaren besiedelt sind.

Besonders drastisch zeigt sich der Fehler der Grenzziehung bei dem Mittelspechtrevier im Bereich der Waldabteilung 164, an der Grenze zum sichergestellten NSG. Das vom BUND nachgewiesene Brutrevier erstreckt sich über mindestens drei Eichen-Abteilungen, von denen die südliche als Bestand alter und die mittlere als Bestand mittelalter Eichen von der Vorhabensträgerin im ROV kartiert wurde. Die südlichste Fläche, die schon in den Vorhabensbereich hineinragt, ist nur in Teilen mit Eichen bestockt. Mit zunehmendem Alter der mittelalten Eichen wird der gesamte Eichenblock von ca. 5 ha für den Mittelspecht attraktiver, bis dann in einigen Jahren sogar zwei Paare hier siedeln werden. Hätte das RP die

Lage der Eichenabteilungen bei der Abgrenzung berücksichtigt, wäre der Fehler nicht aufgetreten.

#### **5.2.3.4 Zwischenergebnis**

Aus ornithologischer Sicht ist auch der ausgesparte Waldstreifen zwischen dem sichergestellten NSG und der Okrifteler Straße potentiell Vogelenschutzgebiet.

Die Grenze des potentiellen Vogelenschutzgebietes reicht bis an den Flughafenzaun und die Okrifteler Straße heran. Die Gebietsabgrenzung der Vorhabensträgerin ist fehlerhaft.

#### **5.2.4 Rechtsfolge: Unzulässigkeit des Vorhabens**

Die Fraport geht fälschlicherweise davon aus, dass durch die vorläufige Sicherstellung des NSG mögliche Auswirkungen des A 380-Vorhabens am Schutzregime des Art. 6 FFH-Richtlinie zu messen sind. Diese Rechtsauffassung ist falsch. In einem faktischen Vogelenschutzgebiet sind gemäß Art. 4 Abs. 1 S. 4 VRL Beeinträchtigungen und Störungen der Lebensräume der Vögel zu vermeiden.

5.2.4.1 Faktische Vogelenschutzgebiete unterliegen dem Schutzstandard nach Art. 4 Abs. 1 S. 4 VRL und nicht über Art. 7 der FFH-Richtlinie nach Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-Richtlinie. Gebiete, die nicht zu Schutzgebieten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie erklärt worden sind, obwohl dies erforderlich gewesen wäre, unterliegen weiterhin dem strengen Schutzregime dieser Richtlinie und nicht dem Rechtsregime des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-Richtlinie.

EuGH, Urteil vom 07.12.2000, Basses Corbierès in NuR 2001, 210, 212 f.; BVerwG, Beschluss vom 21.11.2001, Urteil vom 14.11.2002; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 09.01.2003, Az. 1 C 10187/01 OVG, S. 24 amtlicher Umdruck; Louis/Wolf, NuR 2002, 455, 457; Kratsch VBIBW 2001, 341, 342; Kirchhof NuR 2001, 666, 670, Erbguth NuR 2000, 130, 135

Der Vollzug des Wechsels des Schutzregimes von der Vogelschutzrichtlinie zur FFH-Richtlinie erfolgt erst mit Erklärung des besonderen Schutzgebiets.

vgl. EuGH vom 13.07.2002, NVwZ 2002, 1228, 1230, Nr. 25

Mithin sind in einem faktischen Vogelschutzgebiet gemäß Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL die Verschmutzung oder die Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sie sich auf die Zielsetzung dieses Artikels erheblich auswirken, zu vermeiden. Was unter einer erheblichen Auswirkung zu verstehen ist, ist höchst-richterlich noch nicht geklärt. Sicherlich wird aber nicht jede geringfügige Einflussnahme auf das Schutzgebiet durch menschliche Aktivitäten verboten sein. Vielmehr müssen die möglichen Auswirkungen von Aktivitäten immer zur Zielsetzung des Art. 4 Abs. 1 S. 1 VRL in Beziehung gesetzt werden. Das aus Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL folgende Verbot ist weitreichend. Zu vermeiden ist 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

BVerwG, Beschl. v. 21.11.2001, NuR 2002, 153; Urt. v. 31.01.2002, NVwZ 2002, 1103, 1105 und vom 14.11.2002, Az. 4 A 15.02

oder von einem Verschlechterungsverbot

Louis/Wolf, NuR 2002, 455, 457

gesprochen.

Die negativen Auswirkungen müssen freilich die Erheblichkeitsschwelle übersteigen, die für alle in Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL aufgeführten Einwirkungsformen gilt.

OVG Münster, NVwZ-RR 2000, 490, 492 unter Hinweis auf BVerwG Urteil vom 19.05.1998, NVwZ 1998, 961, 966

5.2.4.2 Die Vorhabensträgerin geht fälschlicherweise davon aus, dass durch die einstweilige Sicherstellung des NSG „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ der Wechsel in das Schutzregime der FFH-Richtlinie erfolgt ist.

Das RP Darmstadt hat am 03.05.2002 das NSG „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ nach § 18 HENatG a. F. sichergestellt.

vgl. Staatsanzeiger des Landes Hessen 20/2002, S. 1863 ff.

Ziel der Unterschutzstellung ist:

„die Waldflächen, die als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden sollen, als Lebensraum der nach Anhang I der Richtlinie der Europäischen Union Nr. 79/409 (Vogelschutzrichtlinie) geschützten Vogelarten (Mittelspecht, Grauspecht, Schwarzspecht) sowie weitere nach der Roten Liste gefährdete Vogelarten während der Dauer des Ausweisungsverfahrens vor nachteiligen Veränderungen zu schützen“.

Die vorläufige Unterschutzstellung reicht nicht aus, um den Wechsel in das FFH-Schutzregime zu begründen. Die einstweilige Sicherstellung ist nicht mit einer endgültigen Erklärung zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 VRL im Sinne von Art. 7 FFH-Richtlinie gleichzusetzen. Die Erklärung zum vorläufigen Schutzgebiet stellt keine endgültige Sicherung des Gebiets dar. Dies widerspricht dem 8. Erwägungsgrund der Vogelschutzrichtlinie. Die Sicherstellung gilt gemäß § 1 der Sicherstellungsverordnung außerdem nur fünf Jahre. Im Übrigen ist bei der Erklärung zum besonderen Schutzgebiet die Bekanntgabe im Bundesanzeiger als abschließender Akt der Erklärung eines europäischen Schutzkonzepts vorgesehen. Erst danach findet der Wechsel in das Schutzregime des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-Richtlinie statt. Dies ergibt sich auch aus § 33 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG. Der Bundesgesetzgeber geht nämlich davon aus, dass erst mit der Bekanntmachung des Europäischen Vogelschutzgebiets im Bundesanzeiger gemäß § 10 Abs. 6 Nr. 1 BNatSchG alle Vorhaben, Maßnahmen, Veränderungen oder Störungen unzulässig sind, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets führen können.

## **5.2.5 Erhebliche, negative Auswirkungen auf Lebensräume**

Selbst wenn man die Gebietsabgrenzung der Vorhabensträgerin zu Grunde legt, ist das Vorhaben wegen der Auswirkungen auf das potentielle Vogelschutzgebiet gemäß Art.4 Abs.4 S.1 VRL unzulässig. Erhebliche negative Auswirkungen auf die Lebensräume ergeben sich aus folgenden Gesichtspunkten:

### **5.2.5.1 Verkleinerung der Lebensräume**

Alle Lebensräume südlich des Flughafengeländes gehören zu den Lebensräumen der zu schützenden Vogelarten. Das Projekt wird zu einer Verkleinerung der Lebensräume führen und bereits das Vorhaben A380-Werft mit Verlegung der Okrifteler Straße mehrere (Brut-)Reviere von Mittel- und Grauspecht verkleinern bzw. zerstören.

### **5.2.5.2 Waldanschnitt**

Das Vorhaben beinhaltet zusätzliche Zerschneidungen und die Verlagerung des Waldrandes bis an die nordöstliche Grenze des sichergestellten NSG. Solche neuen Waldränder sind nach allen Erfahrungen instabil und lösen sich auf. Die Tiefe dieses Bereichs beträgt bis zu 300 m.

vgl. Landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002

Die Auflösungserscheinungen durch die Waldanschnitte werden ca. 30 Hektar Fläche des sichergestellten Schutzgebietes betreffen. Die erst nach Jahrzehnten stabilen, neuen Waldränder sind in ihrer Funktion nicht mit Waldrändern in der freien Landschaft vergleichbar, denn sie liegen an einer Straße. Auch der Voranbau kann die nachteiligen Wirkungen nicht verhindern. Damit werden die Lebensräume der Vogelarten verkleinert.

Unstrittig sind die Folgewirkungen, die durch die Verlegung der Okrifteler Straße im Hinblick auf die Zerschneidung bisher als Puffer wirkender Waldflächen für das sichergestellte NSG haben werden.

Der geschädigte Waldrand verändert auch seine Dämpfungswirkung für Lärm- und Schadstoffimmissionen.

### **5.2.5.3 Lärm**

Im Werftbereich werden neue Lärmquellen entstehen. Durch die Verlegung der Okrifteler Straße unmittelbar an die Grenze des sichergestellten NSG wird sich der Verkehrslärm sich verstärkt im Schutzgebiet auswirken. Hinzu kommt die Verkehrszunahme und die Lärmverlagerung durch das neue Tor 31. Alle nachfolgend beschriebenen Wirkungen werden durch den kapazitiven Ausbau deutlich verstärkt.

Während der Verkehrslärm stetig auftritt und durch den Dauerschallpegel relativ gut beschrieben wird, werden die „typischen Werftgeräusche“ als extrem laute Einzelschallereignisse von mehreren Minuten wirksam.

Die Entwicklung des Dauerschallpegels als Summe aller Geräuschbelastungen, die durch das Vorhaben auf das VSG einwirken, ist G 2.2, Kap. 6.2 nicht zu entnehmen. Sie sollen jedoch „nach Abklingen des Maximalpegels noch im Bereich des Schwellenwertes bei Dauerlärm“ liegen,

Antragsunterlagen G 2.2, S. 46 Abs. 3

der von Reck et al. 2001 mit 47 dB(A) angegeben wird. Die Angaben sind damit sehr ungenau und können nur als erhebliche Belastung interpretiert werden.

Dauerschallpegel durch Verkehr sind als Störquelle für Vögel nachgewiesen. Als Schwellenwert für die Lärmbelastung durch Straßen wird ein Dauerschallpegel von 47 dB(A) genannt. Manche Arten reagieren bereits auf Dauerlärmbelastungen von 20 bis 30 dB(A) negativ.

Antragsunterlagen G 2.2, S. 43

Welche Dauerschallpegel in welchen Bereichen des VSG zu erwarten sind, wird nicht dargestellt. 47 dB - Isophonen fehlen.

Trautner und Lamprecht (Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung; Stand September 2002 zur Veröff. Tagungsbd. 6UVP-Kongress vom 12-14.06.02) sehen eine erhebliche Beeinträchtigung i.S. der FFH-VP als gegeben an, wenn ein Dauerschallpegel > 47 dB(A) auf Vögel einwirkt. Sie übernehmen damit den Schwellenwert für Eingriffsvorhaben von Reck et al.

2001: Lärm und Landschaft; Angewandte Landschaftsökologie Heft 44; Herausgeber Bundesamt für Naturschutz, 2001

Nach Reck et al. ergibt sich folgender genereller Zusammenhang:

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

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG und § 20 d Abs. 2 HENatG ist das Vorhaben unzulässig, wenn die Möglichkeit der erheblichen Beeinträchtigung prognostiziert wird. Angesichts des breiten Spektrums schutzwürdiger Vogelarten, lässt sich diese Prognose mit hoher Sicherheit treffen. Gerade der Mittelspecht gehört eher zu den leise rufenden (Specht-) Arten.

Die Aussagen zum Lärm sind problematisch, weil die Zahl der lauten Lärmereignisse vom Wartungsbetrieb bestimmt wird. Es ist nicht ersichtlich auf welches Nutzungsmuster der Flugzeugtypen sich die Vorhabensträgerin bei ihren Aussagen bezieht. Es ist nicht bekannt, welche Maschinentypen - außer dem A 380 - im in der Werft gewartet werden sollen. Die sonstigen Lärmemissionen aus dem Vorhabensbereich werden aber durch den

Wartungsbetrieb bestimmt. Dieser kann ebenso wie die Verkehrsentwicklung nach oben abweichen. Es stellt sich deshalb die Frage nach der Integration von Sicherheitsmargen für eine künftige Betrachtung.

Die Vorhabensträgerin will den Schwellenwert und die Zusammenhänge nicht gelten lassen, weil die Vogelgemeinschaften im „Mark- und Gundwald“ schon heute „durchschnittlichen Schallpegelbelastungen“ ausgesetzt sind, die über dem von Reck et al. publizierten Wert liegen. Sie fasst zusammen, dass es noch keine Erfahrungen vorliegen, wie die Vögel auf die bestehende Lärmsituation und die Zusatzbelastung durch die Realisierung der A380-Werft reagieren werden.

Antragsunterlagen G 2.2., S. 44

Eine differenzierte Betrachtung der durch den KFZ - Verkehr ausgelösten Lärmbelastung fehlt, obwohl die schädlichen Folgen des Straßenlärms für die Vogelwelt auch der Vorhabensträgerin bekannt sind.

vgl. ROV G 3 Teil A, S. 142, Abs. 2 und 3

Da der Vorhabensträgerin bewusst war, dass Straßenlärm und Lärmereignisse aus Triebwerken zu anderen Störwirkungen führen können, war eine Betrachtung erforderlich, die diese Unterscheidung auch berücksichtigt. Die Unterlassung ist ein offensichtlicher Prüffehler. Dieser Mangel darf nicht zu Lasten des Schutzgebiets gehen.

Die Betrachtungen zum Straßenlärm leiden an einer getrennten Berechnung des öffentlichen Verkehrs und des Betriebsverkehrs. Für die Frage der erheblicher Beeinträchtigung müssen diese Lärmfaktoren aber gemeinsam betrachtet werden.

Da die Lärmbelastung durch die Straßenverlegung künftig unmittelbar neben dem VSG auftreten wird, lassen sich die Emissionspegel aus

Antragsunterlagen G 6.1, S.17, Tab. 3-2

übertragen. Sie wurden als Dauerschallpegel tags und nachts in 25 m Entfernung zur Okrifteler Straße angegeben. Selbst bei einer Geschwindigkeit von nur 70 km/h werden zwischen dem Tor 31 und der Unterführung der 18-West tags Dauerschallpegel von 64,4 dB(A) tags und nachts von 57,6 dB erreicht. Diese Werte liegen weit über dem Schwellenwert der erheblichen Beeinträchtigung für Vögel. Tatsächlich fahren gerade die PKW in diesem Bereich aber schneller als 70 km/h. Ein Vergleich der Pläne G 6.1-1, hier ist die Lage der Isolinie 59 dB(A) tags eingetragen, und G 2.2.1, hier sind die „Fundpunkte“ der zu schützenden Arten eingetragen, zeigt, dass mehrere Vogelreviere massivem zusätzlichem Lärm ausgesetzt sein werden. Würde man die gesamten Revierflächen eintragen, würde die Problematik erst richtig sichtbar.

Wie groß die Schutzgebietsfläche und die Zahl der im Schutzgebiet bereits heute betroffenen Vogelbrutpaare durch die Neuverlärmung mit einem Dauerschallpegel  $> 47$  dB(A) (oder einem höheren Pegel) durch den KFZ- Verkehr ist, wurde von der Vorhabensträgerin nicht ermittelt. Spätestens ein solcher Vergleich würde den Umfang der Neuverlärmung zeigen und die detaillierte Prüfung erlauben.

Nicht berücksichtigt wird auch die Situation in der Bauphase, in der mit besonders hohen Immissionen zu rechnen ist.

Im Hinblick auf die Vogelwelt stellt sich das Problem, dass die Tag- / Nachteinteilung des Immissionsschutzrechts auf den Menschen bezogen ist und nur Anhaltswerte für Vögel liefert. Denn deren Aktivitätszeit weicht stark vom Tagesrhythmus stark ab. Gerade Spechte sind ausgesprochene Tiere der Helligkeit und bei Dunkelheit nie aktiv. Auf diese Arten wirken also besonders der Dauerschallpegel ein, der für ihre Aktivitätszeit berechnet wurden. Dies bedeutet eine stark abweichende Bemessungsgrundlage für den Dauerschallpegel gerade in der Balzphase.

Gerade der Werftbetrieb wird zu sehr hohen Einzelschallereignissen - auch nachts – führen. Ausweislich der VP „liegen keine Erfahrungen vor, wie Vögel auf diese Art der Geräuschimmission reagieren“.

Antragsunterlagen G 2.2, S. 46 letzter Absatz

Nach dem Gutachten sind in den nördlichen Teilen des VSG“ pro Jahr mind. 291 erhöhte Lärmereignisse zwischen 65-84 dB(A) zu erwarten, die nach wenigen Minuten um 20 dB(A) zurückgehen.

Antragsunterlagen G 2.2, S. 46, 3. Absatz

Daraus resultiert nach Angaben der Verträglichkeitsprüfung eine Dauerschallbelastung von 45-64 dB(A). Der neu beschallte Bereich ist der Lebensraum für mehrere Vogelarten, die nach § 2 der SicherstellungsVO und nach der VRL zu schützen sind. In welchem Umfang das Schutzgebiet verlärmert wird, ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen. Auch die notwendige differenzierte Betrachtung anhand der einzelnen Zielarten des VSG wird in der Verträglichkeitsprüfung nicht vorgenommen.

#### **5.2.5.4 Schadstoffimmission**

Die Emissionen auf der Okrifteler Straße werden durch das Vorhaben zunehmen, da zwischen 2000 und 2015 mit einer Verkehrszunahme auf der Okrifteler Straße um etwa 30 % zu rechnen ist.

Gutachten G 5 „Auswirkungen des flughafeninduzierten Verkehrs“, G 5-3 und G 5-5

Die Schadstoffimmissionen von der neu trassierten Okrifteler Straße dringen 50-150 m in den Wald ein. Funktionsbeeinträchtigungen der straßennahen Waldvegetation können nicht sicher ausgeschlossen werden. Diese eigenen Angaben zu den Schadstoffimmissionen führen zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Denn was nicht ausgeschlossen werden kann, muss im Gegenzug unterstellt werden. Schädigungen der Waldvegetation und der Bäume können aber nur als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes gewertet werden.

Die Auswirkungen der Schadstoffeinträge, die vom Vorhaben ausgelöst werden, sind deutlich größer, als die Vorhabensträgerin vermutet.

#### **5.2.5.5 Kleinklima**

Zu berücksichtigen sind die Veränderungen des Kleinklimas durch

- ? die Rodung,
- ? die massive Bebauung und
- ? die Rückverlegung des Waldrandes.

Bis weit in das sichergestellte NSG wird die kleinklimatische Situation nachteilig verändert. Statt des heutigen Waldinnenklimas mit seiner höheren Luftfeuchtigkeit und seinen gedämpften Temperaturamplituden wird ein Milieu entstehen, das dem Klima der Freiflächen ähnlicher ist. Der Effekt wird durch die vorgesehene Bebauung im unmittelbaren Grenzbereich zum sichergestellten NSG verstärkt. Gerade für das Rhein-Main-Gebiet wurde von der hessischen Forstverwaltung hinlänglich beschrieben, dass eine solche Veränderung des Kleinklimas den Auflösungsprozess der bestehenden Waldstrukturen beschleunigt. Hier tritt der Effekt in Kombination mit dem Aufreißen des geschlossenen Waldes und der Herstellung eines neuen Waldrandes auf. Diese erhebliche Beeinträchtigung der Lebensräume der geschützten Vogelarten wurde von der Vorhabensträgerin nicht erkannt. Der gesamte Fragenkomplex wird ignoriert.

#### **5.2.5.6 Summationswirkungen nicht berücksichtigt**

Berücksichtigt man den nach § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG maßgeblichen Projektbegriff, sind Summationswirkungen, die bereits im Abschnitt FFH-Verträglichkeitsprüfung genannt wurden, einzubeziehen.

Die im Rahmen der Prüfung nach Art.4 Abs.4 S.1 VRL vorzunehmende Prüfung der möglichen erheblichen Auswirkungen oder Störungen des Lebensraumes der zu schützenden Vogelarten ergibt, dass das Vorhaben unzulässig ist.

### **5.2.5.7 Zwischenergebnis**

Selbst in der Abgrenzung der Vorhabensträgerin kann das Vogelschutzgebiet durch die dargestellten Auswirkungen beeinträchtigt werden. Die Möglichkeit negativer Auswirkungen reicht für die Unzulässigkeit aus.

### **5.2.6 Erhebliche negative Auswirkungen auf einzelne Vogelarten**

Nicht nur die Lebensräume der geschützten Vogelarten werden durch das Vorhaben beeinträchtigt. Auch einzelne Vogelarten werden erheblich beeinträchtigt werden. Der Mittelspecht und sein Lebensraum, der Grauspecht sowie der Schwarzspecht, der Neuntöter, die Heidelerche werden auf Grund des Vorhabens erheblich beeinträchtigt.

### **5.2.7 Keine Ausnahmetatbestände ersichtlich**

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes sind überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sowie Gründe des Natur- und Landschaftsschutzes selbst geeignet, das Beeinträchtigungs- und Störungsverbot des Art.4 Abs.4 S.1 VRL zu überwinden.

vgl. EuGH, NuR 1991, 249

Diese hohen Anforderungen sind hier offensichtlich unter keinem Gesichtspunkt erfüllt.

### **5.2.8 Hilfsweise: Erhebliche Beeinträchtigung nach Art.6 Abs.2 – 4 FFH-Richtlinie**

Auch bei Anwendung des Schutzregimes der FFH-Richtlinie auf das vorliegende Vogelschutzgebiet ist der Eingriff gemäß § 34 Abs.3 BNatSchG unzulässig. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Vogelschutzgebiete beruht auf unklaren und fehlerhaft methodischen Grundlagen. Dies liegt zum einen daran, dass die im Standarddatenbogen für

das Vogelschutzgebiet aufgeführten 11 Vogelarten von der Antragstellerin nicht entsprechend dargestellt wurden. In den Unterlagen der Fraport fehlen selbst unter Zugrundelegung der vorläufigen Sicherstellung 5 Vogelarten und zwar

- Steinschmätzer vom Aussterben bedroht (Stufe 1)
- Gartenrotschwanz gefährdet (Stufe 3)
- Pirol Vorwarnliste (Vorwarnstufe)
- Baumpieper Vorwarnliste (Vorwarnstufe)
- Hohltaube Vorwarnliste (Vorwarnstufe)

Die maßgeblichen Bestandteile des VSG wurden unzureichend ermittelt. Exakte, mehrjährige Bestandsaufnahmen zur Brutzeit und außerhalb der Brutzeit wurden nicht durchgeführt.

Unklar ist, welche Vogelarten von der Vorhabensträgerin im Untersuchungsgebiet zur A380 bzw. im sichergestellten NSG festgestellt wurden.

Die Unterlagen der Fraport enthalten keine konkreten Aussagen darüber, in welchen Jahren mit welchem Aufwand untersucht wurde. Welche Methoden zur Bestandserfassung der Arten angewendet wurden, ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen.

Ob und welche speziellen Kartierungsmethoden für die schutzwürdigen Arten angewendet wurden, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Insbesondere für Grau- und Schwarzspecht müssen spezielle Erfassungsmethoden und Zeiten angewandt werden, wenn jedes einzelne Paar oder Revier im gesamten Gebiet festgestellt werden soll.

Die Auswahl der Flächen zur Besiedlungsdichteuntersuchung, die vor allem im Vorhabensbereich in entsprechender Tiefe erforderlich war, wurde nicht begründet. Eine Orientierung an dem Vorhaben der A 380-Werft erfolgte nicht.

Im Abschlussbericht des Forschungsinstituts Senkenberg wird für das Untersuchungsgebiet Mörfelden, welches weit über den Untersuchungsraum für die Planfeststellung zur A 380-Werft hinausgeht, ein Bestand von

?	30 bis 35	Paaren des Mittelspecht (Band V-294)
?	12 bis 13	Paare des Grauspecht (Band V-286) und
?	8	Paare des Schwarzspechtes (Band V-302)

angegeben. 3 weitere Paare des Schwarzspecht seien in den Randbereichen des „Untersuchungsgebietes Mörfelden“ kartiert worden.

Für den Mittelspecht beträgt die Unsicherheit < 20 %, für den Grauspecht > 8 %. Im Abschlussbericht wird außerdem für das „Untersuchungsgebiet Mörfelden“, ein Bestand von 15 bis 20 Paaren der Hohltaube erwähnt. Die Unsicherheit beträgt >30 %. Der Bestand zeigte „höchste Dichten für mitteleuropäische Verhältnisse“ und wird vom Forschungsinstitut Senckenberg als regional bedeutsam eingestuft.

In welchem Umfang sich die Ungenauigkeit auf den Untersuchungsraum für die Planfeststellung zur A 380-Werft bezieht, bleibt offen. Vom Gartenrotschwanz wurden nach Angaben des FS voraussichtlich einige Paare übersehen, vom Pirol 7-8 Paare ermittelt. Vom Baumpieper wurden 150-200 Paare ermittelt. Diese Art soll flächendeckend die gesamte Waldfläche besiedeln.

Baumpieper und Gartenrotschwanz haben zwischen 1975 und 1999 bundesweit Bestandsverluste von 20 % hinnehmen müssen.

#### Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 5/2002

Bei der Bestandserhebung kam es zu größeren Ungenauigkeiten und die Reviere wurden nicht vollständig ermittelt. In welchem Umfang sich die Ungenauigkeit auf den Untersuchungsraum für die A380-Werft bezieht, bleibt unklar.

Abweichend von den o.g. Angaben werden in der Verträglichkeitsprüfung der Vorhabensträgerin wieder andere Revierzahlen genannt:

?	27	Reviere des Mittelspechts,
?	7	Reviere des Schwarzspechts und
?	7	Reviere des Grauspechts.

Diese Widersprüche belegen, dass die nachvollziehbare Angabe des Untersuchungsraums und der Methodik unerlässliche Voraussetzungen für die Verträglichkeitsprüfung sind.

Die Verträglichkeitsprüfung basiert auf der unvollständigen Kartierung aller vorkommenden Brutrevierpaare der für das Schutzgebiet wichtigen Spechtarten. Auch weitere Arten, die dem Schutzregime unterliegen, wurden nur unvollständig erfasst.

Konsequenz der unzureichenden Ermittlung der maßgeblichen Bestandteile des Vogelschutzgebiets ist eine fehlerhafte und unvollständige Formulierung der Erhaltungsziele.

### **5.2.9 Erhebliche Beeinträchtigung sowie fehlender Ausnahmetatbestand**

Die erheblichen, negativen Auswirkungen des Vorhabens A 380-Werft sowie des kapazitiven Ausbaus und der Endausbauzustand der Okrifteler Straße führen zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Ausnahmetatbestände nach dem Schutzregime des FFH-Richtlinie liegen nicht vor. Dies ergibt sich bereits aus der mangelnden Alternativenprüfung.

### **5.2.10 Ergebnis**

Die von der Vorhabensträgerin vorgenommene Abgrenzung des Vogelschutzgebietes (VSG) ist falsch. Reviere und Revierteile der schutzwürdigen Spechtarten nach Anhang I der VRL liegen außerhalb des sichergestellten Naturschutzgebiets und des von der Vorhabensträgerin angenommenen VSG. Eine Schutzgebietsabgrenzung, die sich am Lebensraum bzw. am Habitat der zu schützenden Vögel orientiert, erfolgte nicht. Der Waldstreifen zwischen sichergestelltem NSG und der Okrifteler Straße wird aus anderen als ornithologischen Gründen nicht in das VSG einbezogen. Das Vorhaben A 380-Werft greift in das faktische VSG ein. Das Vorhaben verursacht Beeinträchtigungen der Lebensräume sowie der

geschützten Vogelarten, die oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen und gemäß Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL unzulässig sind. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-Richtlinie ist im faktischen Vogelschutzgebiet unzulässig. Selbst wenn man das Vorhaben A 380-Werft dem Schutzregime des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie unterstellen würde, wäre diese erhebliche Beeinträchtigung unzulässig. Ausnahmetatbestände nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sind nicht ersichtlich.

Das Vorhaben ist aus dem Aspekt Vogelschutz selbst unter Anwendung des Schutzregimes der FFH-Richtlinie nicht genehmigungsfähig.

### **5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffregelung**

Das Vorhaben entspricht nicht dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung und der Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Das geplante Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere in wertvolle Waldflächen dar.

In den Antragsunterlagen wird an keiner Stelle begründet, weshalb das vorgesehene Parkhaus 250 m südlich des bestehenden Zauns errichtet werden muss. Das Parkhaus liegt von der geplanten Werft so weit entfernt, dass es den vorgegebenen Zweck, nämlich Unterstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge der Mitarbeiter zu bieten, die in der A 380-Werft arbeiten werden, nicht erfüllen kann.

Schließlich könnte auch der Eingriff durch die Verlegung der Okrifteler Straße reduziert werden. Es wurden Alternativen zur jetzt vorgesehenen Streckenführung in den Unterlagen nicht erörtert. Denkbar wäre beispielsweise eine Untertunnelung, so wie sie bei der Startbahn West bereits erfolgt ist. Dadurch könnte flächensparend und mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft das Vorhaben, unabhängig von allen anderen Kritikpunkten, realisiert werden. Ein Bau der Okrifteler Straße entlang der CargoCity-Süd wird nicht erörtert.

Entsprechendes gilt für den Zufahrtsbereich zum Tor 31.

Insgesamt verstößt die vorgelegte Planung gegen das in § 19 Abs.1 BNatSchG i. V. m. § 6 a Abs.1 HENatG verankerte Gebot der Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

#### **5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Gemäß LBP ist u. a. die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme Aufforstung Hofgut Schönau auf der Gemarkung Rüsselsheim vorgesehen. Die vorgesehene Ersatzaufforstung ist UVP-pflichtig (§ 6a Abs. 5 Satz 2 HENatSchG).

Auf dem Gemeindegebiet von Mörfelden-Walldorf ist im Naturschutzgebiet Mönchbruch die Aufwertung von Waldflächen vorgesehen. Im Managementplan nach der FFH-Richtlinie sind bestimmte Maßnahmen enthalten, die ohnehin durchgeführt werden, aber nicht zur Kompensation des Eingriffs der Vorhabensträgerin. Wenn ein Gebiet aus naturschutzfachlicher Sicht schon aufgewertet wird, wenn es nicht bereits einen entsprechenden naturschutzfachlichen Wert aufweist, kann dies nicht als Kompensationsmaßnahme einbezogen werden.

### **6. Bannwald**

Durch das Vorhaben sollen ca. 20 ha Bannwald in Anspruch genommen werden. Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einem Bereich, der zu Bannwald erklärt wurde. Der Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau der A 380-Werft ist bereits deshalb nicht genehmigungsfähig, weil er den Bannwalderklärungen widerspricht. Eine Änderung oder Aufhebung der Bannwalderklärung ist nicht zulässig, da sich weder der Sachverhalt, der dem Erlass der Bannwalderklärungen zugrunde lag, geändert hat, noch sonstige Aufhebungsgründe ersichtlich sind.

#### **6.1 Bannwälder im Rhein-Main-Gebiet**

Die Bannwälder im Rhein-Main-Gebiet waren bereits Gegenstand der Einwendungen im Raumordnungsverfahren. Relevant ist im vorliegenden Verfahren die „Erklärung von

Waldflächen in den Gemarkungen Mörfelden, Walldorf, Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheimer Wald und Hassloch, Landkreis Groß-Gerau sowie in der Gemarkung Frankfurt, Stadt Frankfurt/Main zu Bannwald“ vom 05.12.1986 (Staatsanzeiger 52/1986, S. 2592 ff.) und die Erklärung zur Änderung der vorgenannten Erklärung vom 04.07.1988 (Staatsanzeiger 31/1988, S. 1766 ff.). In G 1.III.9 der Antragsunterlagen sind die ausgewiesenen Bannwälder im fraglichen Bereich dargestellt.

## **6.2 Rechtsgrundlagen der Unterschutzstellung**

Die Rechtsgrundlagen der Unterschutzstellung des Bannwaldes wurden in letzter Zeit mehrfach geändert. Die die bundesrechtliche Regelung in § 12 BWaldG ausfüllende landesrechtliche Regelung in Hessen findet sich in § 22 Abs. 2 S. 1 des Hessischen Forstgesetzes (ForstG). Danach kann die obere Forstbehörde Wald zu Bannwald erklären, soweit er aufgrund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung vor allem in den Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen in seiner Flächensubstanz in besonderem Maße schützenswert ist. Damit ist § 22 Abs. 2 ForstG für den Erlass von neuen Bannwalderklärungen nach dem 10.09.2002, der letzten Änderung des Hessischen Forstgesetzes, anwendbar. Vorliegend handelt es sich aber um früher zu Bannwald erklärte Gebiete, so dass für deren Zielrichtung die in der jeweiligen Erklärung zugrundegelegten Argumente von Bedeutung sind. In der Erklärung vom 05.12.1986 wird als Zweck der Erklärung zu Bannwald ausgeführt:

„Der Bannwald stellt eine Restwaldfläche im Rhein-Main-Gebiet dar. Das nach größeren Eingriffen – z. B. für den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main, dem Bau von Fern- und Nahverkehrsstraßen sowie für Industrieansiedlungen – jetzt noch vorhandene Waldgebiet ist aufgrund seiner Lage zwischen dem Flughafen Frankfurt/Main und den Städten Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheim und Mörfelden, Walldorf und der damit verbundenen Funktion hinsichtlich ihrer positiven Auswirkung auf das Klima, die Reinhaltung der Luft sowie den Grundwasserschutz für die Bevölkerung dieses dichtbesiedelten Raumes unersetzlich. Hinzu kommt, dass der Wald insbesondere im Nahbereich der Verkehrsanlagen einen nichtersetzbaren Lärm- und Sichtschutz darstellt.“

Soweit aus der im Staatsanzeiger veröffentlichten Karte ersichtlich, reicht die Erklärung mit Ausnahme eines schmalen Dreiecks im westlichen Bereich südlich des Flughafens bis an den

Bereich der Vorfeldflächen heran. In der Änderung der Erklärung wurde am 04.07.1988 im westlichen Bereich die Bannwalderklärung insoweit aufgehoben, als die Grenze vom südlichen Rand des Flughafens abgerückt wurde. Die Darstellung in den Unterlagen der Fraport zum Bannwaldschutz dürften deshalb richtig sein. Insgesamt wurde also die Erklärung zu Bannwald zum einen mit der Lage, zum anderen mit den besonderen Schutzfunktionen Sicht- und Lärmschutz, Klimaschutz, Luftreinhaltung, Grundwasserschutz begründet. Bekanntlich handelt es sich beim Rhein-Main-Gebiet um ein Gebiet mit geringem Waldanteil, so dass sogar nach § 22 Abs. 2 S. 1 ForstG n.F. dieser Wald zu Bannwald erklärt werden müsste.

### **6.3 Rechtsfolgen**

Die Folgen der Bannwalderklärung ergeben sich aus § 22 Abs. 3 S. 1 ForstG. Danach ist ein Kahlhieb sowie eine Vorratsabsenkung von mehr als 40 v. H. des Holzvorrates der üblicherweise verwendeten Ertragstafeln im Bannwald genehmigungspflichtig. Grundsätzlich ist also ohne die erforderliche Genehmigung eine Rodung und Umwandlung von Bannwald nicht zulässig.

### **6.4 Aufhebung des Bannwaldschutzes**

Das Vorhaben widerspricht dem Bannwaldschutz, da für das geplante Vorhaben Bannwaldflächen in Anspruch genommen werden müssen. Gründe für die Aufhebung des Bannwaldschutzes liegen nicht vor.

#### **6.4.1 Rechtlicher Rahmen**

Die Voraussetzungen für die Aufhebung von Bannwald sind in § 22 Abs. 2 S. 3 ForstG geregelt. Die 4. Verordnung zur Durchführung des Forstgesetzes, die in ihrem § 3 die Aufhebung einer Bannwalderklärung geregelt hat, wurde aufgehoben. Danach sind die Voraussetzungen zur Aufhebung einer Erklärung zu Bannwald aus § 22 Abs. 2 S. 3 ForstG abzuleiten. Die vollständige oder teilweise Aufhebung einer Erklärung zu Bannwald ist möglich, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Damit ist der

Hessische Gesetzgeber von den ursprünglichen Voraussetzungen für die Aufhebung einer Bannwalderklärung, nämlich dem Wegfall der Gemeinwohlfunktion oder Ersetzlichkeit, abgerückt. Es reicht nun aus, dass überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Aufhebung erfordern. Gründe des Gemeinwohls sind relativ weit zu verstehen. Ein Korrektiv beinhaltet das Merkmal des Erfordernisses.

#### **6.4.2 Keine Gründe des Gemeinwohls**

Gründe des Gemeinwohls erfordern die Aufhebung des Bannwalds nicht. Es gibt zahlreiche Alternativen, die eine Verwirklichung des Vorhabens auf nicht bannwaldgeschützten Flächen ermöglichen.

Keine der in den Bannwalderklärungen genannten Schutzfunktionen ist weggefallen oder in ihrer Bedeutung gemindert. Insbesondere vor dem Hintergrund der allgemeinen Zunahme von Verkehr und des zunehmenden Erholungsdrucks haben die in der Erklärung beschriebenen Waldfunktionen noch an Bedeutung gewonnen. Das Rhein-Main-Gebiet ist nach wie vor ein waldarmer Bereich in einem Verdichtungsraum. Die Bedeutung des Bannwaldes hat sich nicht verändert, so dass sowohl die Gründe, die damals für den Erlass maßgeblich waren, als auch die, die heute beim erneuten Erlass der Bannwalderklärungen zu erfüllen wären, noch im vollen Umfange zutreffen. Demgegenüber steht ein Vorhaben, dessen Gemeinnützigkeit fraglich ist.

Nach § 22 Abs. 4 S. 2 ForstG ist auf die gemeindlichen Belange Rücksicht zu nehmen. Die Stadt Rüsselsheim hat den Bereich südlich des Flughafens in ihrem Flächennutzungsplan als Waldflächenbestand dargestellt. Die Kennzeichnung als Bannwald wurde nachträglich übernommen. Wie bereits im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit dargestellt, hat die Planfeststellungsbehörde trotz der Konzentrationswirkung der Planfeststellung die materiellen Vorschriften, auch des § 22 Abs. 4 ForstG, zu beachten.

### **6.4.3 Ergebnis**

Die Voraussetzungen für die Aufhebung der Bannwalderklärung liegen nicht vor.

## **7. Lärm**

Der Antrag auf Planfeststellung ist aus Lärmgesichtspunkten nicht genehmigungsfähig. Die Antragsunterlagen sind in wesentlicher Hinsicht unvollständig. Die Antragstellerin verzichtet auf die Prognose der Flugbewegungszahlen und der Fluglärmsituation. Die durch den kapazitiven Ausbau entstehenden Zunahmen an Flugbewegungen bleiben unberücksichtigt. Die durch die Einrichtung der Wartungsstation in Frankfurt resultierenden zusätzlichen Flugbewegungen lässt sie außer Betracht. Die vorgelegten Unterlagen zum Bodenlärm sind fehlerhaft und stellen die wirklichen Lärmauswirkungen nicht dar. Die Bewertung, insbesondere der Triebwerksprobeläufe nach der sog. Lärmsynopse ist nicht zulässig. Auswirkungen während der Bauphase werden nicht berücksichtigt.

### **7.1 Veränderungen der Fluglärmsituation**

Die Antragstellerin geht davon aus, dass sich durch den Bau der Wartungseinrichtungen für den A380 und den Betrieb des A380 die Lärmsituation nicht zu Lasten der Umgebung verändern wird. Sie begründet dies damit, dass der A 380 nicht lauter sei als die B747, die durch den A 380 sukzessive ersetzt werden solle.

Bisher existieren zu den Lärmauswirkungen des A 380 nur Angaben von Airbus. Einen Prototyp gibt es bisher noch nicht, er soll aber im Jahr 2004 gebaut werden. Inwieweit die Angaben der Hersteller, insbesondere zum Steigverhalten, richtig sind, lässt sich nicht nachvollziehen. Um für die Betroffenen auf der sicheren Seite zu sein, ist im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung von den ungünstigsten Belastungen ausgehen. Auch die aerodynamischen Geräusche, die bei größeren Flugzeugen erheblich größer sind als bei kleineren, sind zu berücksichtigen. Entsprechendes gilt für die größere Leistungsfähigkeit des A 380. Wegen der Größe des A 380 und des geringen Schub/Gewichtsverhältnisses wird ein ähnlich schlechtes Steigverhalten wie bei der B747-400 befürchtet. Der A380 wird sehr tief

fliegen und damit sehr laut über die nördlichen Gemeindeteile der Stadt Rüsselsheim und der Gemeinde Bischofsheim hinwegfliegen. Weitere Einschränkungen der Siedlungstätigkeit, resultierend aus einer erforderlichen Neufestsetzung des Siedlungsbeschränkungsbereichs, werden die Folge sein.

Die Prognose ist auch deshalb unsicher, da die Daten des Herstellers für die Triebwerke des A 380 nicht vorliegen. Anstatt mit den Garantiewerten des Herstellers zu rechnen, schätzt der Gutachter die Daten. Trotz dieser Vorgehensweise wird entgegen internationalen Standards das Maß der Abweichung nicht angegeben.

Das zeigt sich z. B. an der Darstellung bezüglich der Maximalpegel der Triebwerksprobeläufe. Die angegebene Abweichung bei Entfernungen über 1000 m ist nicht nach ISO 9613-2 validiert und wird hier folglich unterschätzt, da sie 5 dB(A) betragen kann. Bei meteorologisch ungünstigen Verhältnissen zur Nachtzeit können in Einzelfällen kurzzeitig um bis zu 15 dB(A) höhere Werte erreicht werden. Schon jetzt werden im Umfeld des Flughafens z. B. in Zeppelinheim mit heutigen Triebwerken Werte über 70 dB(A) erreicht.

Die Behauptung von der Fraport, die Flugbewegungen nähmen nach dem Neubau der A380-Werft nicht zu, ist fraglich. Zusätzliche Wartungsflüge werden bei nur wenigen Wartungsanlagen in Europa notwendig. Der Betrieb der A380 macht nur dann Sinn, wenn auch eine entsprechende Auslastung mit Passagieren gewährleistet werden kann. Zusätzliche Zubringerflüge, die ja zur Stärkung der Hubfunktion gewünscht sind, werden die Folge sein. Außerdem ist anerkannt, dass über den Zusammenhang zwischen dem Maßstab der Flugbetriebsflächen und den Lärmeinwirkungen ein verlässlicher Erfahrungswert besteht.

BVerwG, NVwZ 2000, 681

Da Flugbetriebsflächen erweitert werden sollen, ist ohne weiteres davon auszugehen, dass mit der geplanten Erweiterung eine Steigerung der Lärmauswirkungen erfolgen wird.

## **7.2 Bewertungskriterien**

Der Bewertung des von der A 380-Werft ausgehenden Lärms legt die Fraport die „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept“ der Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng zugrunde. Die sogenannte Synopse war bereits umfassend Gegenstand der Erörterungen im Scoping-Verfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main. Die dort geäußerte Kritik wird aufrecht erhalten.

Die Kriterien der Synopse sind nicht geeignet, die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien festzulegen. Nach der Aufgabenstellung der Autoren sollen diese aus fachlicher Sicht darlegen, welche Bewertungskriterien sie beim Fluglärm ansetzen. Die Werte stellen aber keine Wertung des Gesetzgebers dar. Welche „Grenzwerte“ die Gesellschaft noch unter Abwägung von für Lärmschutz entstehenden Kosten hinnehmen will, kann die Synopse nicht beurteilen. Hierzu wäre eine Entscheidung durch den Gesetzgeber erforderlich, die jedoch bisher nicht erfolgt ist.

## **7.3 Bodenlärm**

Das in den Unterlagen vorhandene Gutachten der vom Vorhaben ausgehenden Lärmwirkungen ist fehlerhaft und stellt die wirklichen Lärmauswirkungen nicht dar. Eine Bewertung nach TA-Lärm erfolgt nicht.

7.3.1 In der Lärmprognose der Vorhabensträgerin werden die Schleppvorgänge zur Werft, Arbeiten auf dem Vorfeld der Werft, Arbeiten in der Halle und die Triebwerksprobeläufe begutachtet. Bei den Schleppvorgängen, den Arbeiten vor und in der Halle ohne Triebwerksprobeläufe weist das Gutachten für die Aufpunkte in Walldorf nur geringfügig oder keine Auswirkungen nach. Dies ist auch plausibel, da die Flugzeuge ohne eigenen Antrieb zur Halle geschleppt werden sollen und Montagearbeiten in dieser Entfernung zu Walldorf kaum Auswirkungen haben dürften.

Anders die Situation bei den Triebwerksprobeläufen. Die Triebwerke sollen nach der Wartung in den Stufen Idle, Teillast und Volllast getestet werden. Die Tests sollen sowohl am

Tag als auch in der Nacht durchgeführt werden. Wegen der hohen Lärmbelastung bei der Volllast sollen diese Tests nachts nur zwischen den beiden Parallelbahnen aufgeführt werden. Die Ergebnisse der Lärmprognose der Fraport zeigen, dass es Konflikte in der Nachtzeit bei Schleppvorgängen und Triebwerksprobeläufen am Messpunkt Walldorf 3 und bei Triebwerksprobeläufen Volllast an den Messpunkten Walldorf 3 und Walldorf 4 gibt. Trotz der großen Entfernung zwischen der Ortslage Walldorf und den Flächen, auf denen die Probeläufe durchgeführt werden sollen, ist selbst nach den Unterlagen der Fraport eine Überschreitung der maßgeblichen Werte zu erwarten.

Die vorgelegte Lärmprognose ist auch deshalb fehlerhaft, weil sie Referenzpunkte wählt, die nicht den Punkten entsprechen, an denen die höchste Fluglärmbelastung besteht. So wird nicht geprüft, ob durch die Zusatzbelastung Gesundheitsgefahren entstehen oder vergrößert werden. Die Gutachter wenden die Synopse ausschließlich auf die Zusatzbelastung an, ohne die Gesamtbelastung durch den übrigen Flug- und Bodenlärm zu berücksichtigen. Dafür ist die Synopse nicht aussagekräftig, da sie die zumutbaren Belastungen eines Flughafens durch Fluglärm insgesamt abbilden will und nicht für einzelne Lärmarten. Weiter wird bezweifelt, dass in den von den Verfassern der Synopse zitierten Untersuchungen Bodenlärm als Belastungsgröße enthalten ist.

Die Antragstellerin wählt als Maßstab der zusätzlichen Beeinträchtigungen den Lärm aller Werften der Lufthansa. Sie vergleicht diesen Lärm mit dem Lärm des beantragten Vorhabens. Damit wird versucht, den Nachweis der Irrelevanz zu führen, was im Bereich der Schwelle der Gesundheitsgefahren unzulässig ist.

Den Antragsunterlagen fehlt ein Betriebsprogramm aus dem hervorgeht, welche Flugzeugtypen neben dem A380 gewartet werden sollen. Es fehlen auch jegliche Aussagen zur Häufigkeit der Wartungen und auf welche Weise diese erfolgen sollen. Die Belastungen für die Anrainer durch die Wartungstätigkeiten sind daher nicht nachvollziehbar dargelegt.

7.3.2 Fehlerhaft ist auch die Bewertung des Bodenlärms anhand der Synopse. Bodenlärm wird fälschlicherweise als Teil des Fluglärms angesehen.

Die Synopse setzt sich nicht mit der Definition des Bodenlärms auseinander. Während die Lärmprognose noch davon ausgeht, dass Bodenlärm durch die Schleppvorgänge zur Werft, Arbeiten auf dem Vorfeld der Werft, Arbeiten in der Halle und Triebwerksprobeläufe verursacht wird, betrachtet Prof. Scheuch, ohne dies näher zu begründen, den Bodenlärm als Teil des Fluglärms. Eine Zuordnung und Bewertung, die zunächst an die Begrifflichkeiten anknüpft, erfolgte nicht. Eine gesetzliche Definition des Begriffs „Bodenlärm“ gibt es nicht. Geht man vom Wortlaut aus, ist nachvollziehbar, dass zum Bodenlärm alle Geräusche gehören, die bei der Verwendung von Luftfahrzeugen auf dem Boden des Flugplatzes entstehen. Hierzu gehören vor allem Motor- und Triebwerksgeräusche beim stehenden Flugzeug. Diese Motor- oder Triebwerksgeräusche können vor dem Starten, nach dem Landen oder bei Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie bei Probeläufen entstehen. Geräusche des bewegten Luftgeräts, die entstehen, solange es noch bzw. schon Kontakt mit dem Flugplatzboden hat, sind also rein von der Begrifflichkeit dem Bodenlärm zuzurechnen. Dem gegenüber steht der Begriff des „Fluglärms“. Fluglärm ist in Abgrenzung zum Bodenlärm auf Geräusche beschränkt, die beim Flug eines Luftfahrzeugs entstehen. Erfasst sind also Geräusche nach dem Abheben von der Startbahn und vor dem Aufsetzen auf der Landebahn.

vgl. hierzu auch Giemulla/Schmid, LuftVG, Stand März 2003, § 11 Rdnr. 12

Es wird von den Gutachtern weiter unterstellt, dass sich Bodenlärm nicht vom Fluglärm unterscheidet. Diese Annahme ist unzutreffend. Hierauf hat die HLOG bereits im Scoping zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main hingewiesen.

vgl. Protokoll des Scoping-Termins vom 09.04.2003

Bodenlärm kann also vom Fluglärm sowohl von der Begrifflichkeit, als auch aus flug- und lärmtechnischer Sicht abgegrenzt werden. Eine gemeinsame Bewertung von Boden- und Fluglärm verbietet sich.

Richtigerweise muss eine Bewertung des Bodenlärms nach der TA-Lärm erfolgen, so wie dies auch im Unterrichtungsschreibens des RP Darmstadt zum Raumordnungsverfahren

betreffend den kapazitiven Ausbau vorgegeben war. Auf unsere Ausführungen auf S. 209 und 210 der Stellungnahme im Raumordnungsverfahren vom 30.01.2002 nehmen wir Bezug. Der Bodenlärm ist auch seiner Art nach kein Fluglärm. Insbesondere gilt dies für die Triebwerksprobeläufe, die bis zu 30 Minuten dauern.

Die Anwendbarkeit der TA-Lärm ergibt sich aber auch aus Rechtsgründen. Die Begründung der Vorhabensträgerin, der Bodenlärm unterfalle nach § 2 Abs.2 BImSchG nicht den Vorschriften des BImSchG, greift nicht. Die Einschränkung des Geltungsbereichs des BImSchG auf Flughäfen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG wurde in der amtlichen Begründung damit gerechtfertigt, dass das LuftVG und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm auf die besondere Problematik des Fluglärms zugeschnittene Sonderregelungen des Immissionsschutzes enthalten.

amtl. Begründung, BT-Drs. 7/179, 29

Ausgehend von der amtlichen Begründung kann auf die Art der Umweltbeeinträchtigung abgestellt werden, wenn es um die Anwendung der Ausnahmevorschrift geht. Während der durch den Flugverkehr verursachte Fluglärm dem Geltungsbereich des BImSchG entzogen sein soll, verbleiben die übrigen Immissionsarten im Regime des BImSchG. Dies wird auch gestützt durch § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Dessen Prüfungsanforderungen umfassen neben dem Fluglärm auch andere Immissionen. Andererseits geht § 2 Abs. 2 Satz 1 HS 1 BImSchG von der Gesamtanlage „Flugplatz“ aus. Dies bedeutet nicht, dass immissionsträchtige Teilanlagen, die auf Flugplätzen errichtet und betrieben werden, ebenfalls ausgenommen sind. Allein der Begriff „Flugplätze“ schließt es nicht aus, einzelne Einrichtungen, die sich auf dem Flugplatzgelände befinden, vom Geltungsbereich des Immissionsschutzrechtes auszunehmen. Danach soll lediglich der sich unmittelbar aus dem Flugbetrieb ergebende Fluglärm dem Geltungsbereich des Immissionsschutzrechtes entzogen werden. Jeder andere auf dem Flugplatz entstehende Lärm, der nicht Fluglärm ist, unterfällt damit dem Schutzregime des BImSchG.

hierzu auch Koch/Scheuing, GK BImSchG, Stand April 2003, § 2 Rdnrn. 35 - 38

Die Anwendbarkeit der TA-Lärm für Probeläufe ergibt sich u. a. aus Nr.10.15 Spalte 2 der 4. BImSchV bzw. aus der Pflicht nach §2 Abs.1 S.2 Nr.4 LuftVG, die technische Ausrüstung von Luftfahrzeugen so zu gestalten, dass bei ihrem Betrieb entstehende Geräusche das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht überschreitet. Dies muss auch für die Gestaltung von Wartungseinrichtungen gelten, ohne die der Flugbetrieb nicht möglich ist.

Der Bodenlärm, der nicht unmittelbar dem Fluglärm zuzurechnen ist, ist nach der TA-Lärm als Anlagenlärm zu beurteilen. Hier gelten entsprechend niedrigere Grenzwerte vor allem in der Nacht. Nach der TA-Lärm ist die lauteste Nachtstunde zu ermitteln und diese der Beurteilung zu Grunde zu legen. Dies wurde von den Gutachtern wohl bewusst unterlassen. Eine gesonderte Betrachtung und Beurteilung der Nachtzeit ist insbesondere auch deshalb unverzichtbar, weil im Ausbauzustand 2015 nachts zwischen 23 Uhr und 5 Uhr kein Flugverkehr stattfinden soll. In diesem Zeitraum wird der Bodenlärm die maßgebliche Schallquelle darstellen.

7.3.3 Die Antragsunterlagen sind schließlich unvollständig, da sie keinerlei Aussagen zu Schallschutzeinrichtungen treffen. Insbesondere ist vorgesehen, die Triebwerksprobeläufe im Freien durchzuführen. Dies entspricht nicht dem Stand der Technik, denn auf allen anderen deutschen Verkehrsflughäfen sind Schallschutzeinrichtungen vorhanden. Es ist technisch möglich und nach dem Stand der Technik erforderlich, die Triebwerksprobeläufe im geschützten Raum durchzuführen und nicht auf dem Vorfeld der A380-Werft bzw. auf den Run-Up-Positionen der Rollbahnen. Dieses Konzept widerspricht den Raumordnungsunterlagen, wo für die gleichen Einrichtungen noch Schallschutzmaßnahmen vorgesehen waren.

## **8. Verkehr**

Thematisch wird in den Antragsunterlagen der Fraport das Thema Verkehr im Gutachten G5 behandelt. Die Ergebnisse des Gutachtens G5 sind wegen der Aktualität der Datenbasis zweifelhaft. Darüber hinaus wurde in den Unterlagen eine Variantenprüfung zur Verlegung der Okrifteler Straße nicht durchgeführt, was mit geltendem Recht nicht zu vereinbaren ist.

## **8.1 G 5 nur vorläufiges Gutachten**

Das Gutachten G5 stützt sich auf die im Raumordnungsverfahren verwendeten Daten. Zwar sei bei den weiterführenden Arbeiten zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zum Flughafen ausbau eine weitreichende Abstimmung der für die Modellrechnung verwendeten Datengrundlage mit der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung vorgesehen. Diese Abstimmung sei jedoch im Rahmen der vorliegenden Untersuchung noch nicht abgeschlossen. Es werde deshalb auf die aus dem Raumordnungsverfahren unverändert übernommenen Datengrundlagen zurückgegriffen. Das Gutachten sei insofern also noch nicht auf dem neuesten Stand.

Antragsunterlagen G5, S.19/20

Bereits in unserer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren vom 30.01.2002 hatten wir Bedenken gegen die im Raumordnungsverfahren zu Grunde gelegten Prognosefälle und den Angaben über die landseitige Abwicklung des Personenverkehrs erhoben. Auf die S.171 bis 185, insbesondere ab S.177 der Stellungnahme verweisen wir.

## **8.2 Verkehrsnetz unvollständig**

Das dem Verkehrsgutachten G5 zu Grunde gelegte Straßennetz ist unvollständig. Es fehlen die sogenannte Querspange in Mörfelden-Walldorf, die eine attraktive Verbindung zwischen dem Plangebiet und der Autobahnauffahrt Langen/Mörfelden (A 5) herstellt, sowie die Autobahnauffahrt. Da wesentliche Straßenverbindungen fehlen, ist zu bezweifeln, ob die im Gutachten errechnete Verteilung des Verkehrs vom Tor 31 aus betrachtet in Richtung Norden und Süden zutrifft. Die zusätzliche Verkehrsbelastung in Walldorf könnte deutlich höher sein, als es die Antragsunterlagen suggerieren.

### **8.3 Gesamtvorhaben Flughafenausbau**

Die Antragsunterlagen gehen zunächst davon aus, dass im Prognosezeitpunkt 2015 zum Teil mit erheblichen Belastungszunahmen im übergeordneten Straßennetz zu rechnen sei. So steige die Querschnittsbelastung auf der Okrifteler Straße südwestlich von Kelsterbach von rund 5.700 Fahrzeugen/24 Stunden auf rund 8.000 Fahrzeuge/24 Stunden, wobei es sich hier bei rund 800 Kfz-Fahrten je um Quell- und Zielverkehr von und zur A 380-Werft handele.

Nicht aus den Unterlagen ersichtlich ist, inwieweit im Prognosezeitraum 2015 der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main unterstellt wurde. Berücksichtigt man die Aussagen von Fraport im Scoping zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, soll die neue Landebahn Nordwest 2015 bereits gebaut und in Betrieb genommen werden. Nach dem Zeitplan der Fraport soll dies sogar wesentlich früher sein. Dies müsste bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen einbezogen werden.

### **8.4 ÖPNV-Anteil**

Der MIV-Anteil soll nach den Unterlagen 76% betragen. Dies ist unrealistisch, da der Standort lediglich per Bus zu erreichen ist. Eine attraktive Verkehrsverbindung fehlt bzw. ist nach den Unterlagen nicht vorgesehen. Der Anteil des MIV wird deshalb erheblich größer sein, was entsprechende Auswirkungen auf die Verkehrsmenge haben wird.

### **8.5 Fehlende Variantenbetrachtung**

Eine Darstellung möglicherweise untersuchter Varianten der verlegten Kreisstraße fehlt. Mögliche, sich aufdrängende Varianten mit geringerem Eingriff in den Wald, das potentielle FFH-Gebiet und die Kreisstraße wurden nicht untersucht. Denkbar wären eine Untersuchung von Varianten wie beispielsweise eine Untertunnelung des Plangebiets oder eine eingriffsminimierende Verlegung. Ebenso wenig wurde eine Trassenführung weiter östlich, innerhalb des Flughafengeländes geprüft. Nicht untersucht wurde, ob durch eine andere Anordnung der Flächen für die Werft Eingriffe in den Wald durch die Verlegung der Kreisstraße minimiert oder entfallen könnten.

Insbesondere wird der Grund für die Anordnung der Lagerhalle südlich der Werft nicht erläutert. Es wurde nicht geprüft, ob die Lagerhalle beispielsweise unmittelbar westlich oder östlich der Wartungshalle gebaut werden kann. Dies führt zu einer Eingriffsminimierung, da flughafenferne Flächen nicht in Anspruch genommen werden müssten. Eine wesentliche frühere Rückführung der Trasse der zu verlegenden Kreisstraße auf die Bestandstrasse wäre möglich. Eine deutlich flächensparende Anordnung der neuen Zufahrt wäre die Folge. Eingriffe in den Bannwald würden dadurch deutlich verringert.

## **8.6 Abstände**

Die Unterlagen setzen sich nicht damit auseinander, ob zwischen der verlegten Kreisstraße und dem Werftbereich bestimmte Abstände erforderlich sind. Dies liegt mit Sicherheit auch daran, dass die vorgelegte Planung nicht die Genauigkeit aufweist, die an die Qualität von Planfeststellungsunterlagen zu stellen sind.

## **8.7 Zusammenfassung**

Das Gutachten G5 basiert auf einer nicht mehr aktuellen und zu überarbeitenden Datenbasis. Wesentliche Sachverhaltsermittlungen fehlen. Varianten zur Verlegung der Okrifteiler Straße wurden nicht geprüft. Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebot wurde nicht entsprochen. Die Planung ist auf Grund der dargestellten Mängel nicht genehmigungsfähig.

## **9. Sicherheit**

Das Thema Sicherheit im weitesten Sinne wird in den Gutachten G 9.1 und G 9.2 der Antragsunterlagen behandelt. Beide Gutachten basieren auf unzureichenden Angaben über die Beschaffenheit, über das Ausmaß und Ausstattung der geplanten Werft. Konkrete Angaben zum Flugzeugmuster A380 fehlen, weshalb beide Gutachten hinsichtlich ihrer Aussagekraft in Frage zu stellen sind.

## **9.1 Allgemein**

Mit Einführung des Flugzeugmusters A380 soll dieses auch am Flughafen Frankfurt/Main zum Einsatz kommen. Inwiefern der zukünftige Einsatz dieses Flugzeugs Auswirkungen auf die Flugsicherheit am Flughafen Frankfurt/Main und das externe Risiko im Umfeld des Flughafens hat, wird in den Unterlagen nicht behandelt. Auswirkungen auf den Gesamtbetrieb werden nicht geprüft.

Hinzu kommt, dass derzeit detaillierte Angaben zu den technischen Daten der A380 fehlen. Bisher gibt es nur Informationen, die von der Herstellerin selbst stammen und noch nicht im tatsächlichen Flugbetrieb getestet wurden. Der Prototyp des A 380 soll erst 2004 gebaut werden. Folglich können die Gutachten G9.1 und G 9.2 nur unvollständig sein.

Die Gutachter verfügen über keine exakten Angaben über Ausmaß, Beschaffenheit und Ausstattung der geplanten Werft. Die Aussagen in den beiden Gutachten sind deshalb allgemeiner Art. So findet sich insbesondere im Gutachten G9.2 vielfach der Hinweis, dass die eventuell notwendigen Sicherungsmaßnahmen noch nicht benannt werden könnten, weil die A 380-Werft noch nicht hinreichend bekannt sei und zudem Kombinationen und Alternativen möglich seien.

Antragsunterlagen G9.2, S.14

## **9.2 Zum Gutachten G 9.1 EMV und EMVU**

Das Gutachten der GHMT untersucht die elektromagnetische Verträglichkeit zwischen technischen Systemen untereinander bzw. zwischen technischen Systemen im Hinblick auf Menschen. Als Datenbasis des Gutachtens wird das Bezugsjahr 2002 gewählt, da das Gutachten nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens war.

Als Prognosefall wird der Flughafen Frankfurt/Main ohne Werft (Ist-Zustand) sowie mit A 380-Werft und den dazugehörigen Erweiterungsmaßnahmen betrachtet. Nicht

berücksichtigt wurden weitere Maßnahmen im Bereich der elektromagnetischen Verträglichkeit außerhalb des geplanten Wertbereichs, die bis zum Prognosezeitpunkt 2015 umgesetzt sein werden. Nicht erörtert wird folglich auch, wie diese zusätzlichen Maßnahmen in Wechselbeziehung zu den im Gutachten erörterten Maßnahmen stehen.

Angaben zur elektromagnetisch relevanten Ausrüstung des Flugzeugmusters A380 liegen dem Gutachten nicht zu Grunde. Die Gutachter verwenden stattdessen nach Vorgabe der Antragstellerin Fraport die Ausrüstungsmerkmale der B 747-400.

Antragsunterlagen, G9.1, S.25

Inwieweit dieser Vergleich zulässig und eine Übertragung der elektromagnetisch relevanten Ausrüstung der B747-400 auf den A380 möglich ist, behandelt das Gutachten nicht. Dies wäre aber erforderlich gewesen, um überhaupt auf der Basis B747-400 ein entsprechendes Gutachten aufbauen zu können. Dies stellt einen wesentlichen Mangel des Gutachtens hinsichtlich der tatsächlichen Annahmen dar.

In Kapitel 9 des Gutachtens wird deutlich, dass die Werftanlage im Schutzbereich von Menschen von Richtfunk, Mobilfunkbasisstationen und Flugfunk liegen könnten. Da aber Anzahl und Ausführung der zu installierenden Anlagen auf der Werftanlage bei der Gutachtenerstellung noch nicht festlagen, konnten die Gutachter keine endgültige Aussagen treffen.

Antragsunterlagen, G9.1, S.96 f

Schließlich kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass es innerhalb des Flughafengeländes in bestimmten Bereichen um Einzelanlagen zur Überschreitung der Grenzwerte der 26. BImSchV kommt. In diesen Fällen sei im Rahmen der Ausführungsplanung über verursachende Systeme bzw. betroffene Gebäude Einzelbetrachtungen anzustellen und Schutzkonzepte zu erarbeiten.

Antragsunterlagen, G9.1, S.115

Beispielhaft werden physikalische Schutzmaßnahmen, organisatorische Maßnahmen sowie weitere bautechnische Maßnahmen genannt. Auf Grund der unzureichenden Kenntnisse des Ausmaßes, der Beschaffenheit und der Ausstattung der geplanten Werft und im Planbereich insgesamt können diese aber noch nicht beurteilt werden. Es ist deshalb der Fraport aufzugeben, solche Schutzkonzepte zu benennen.

### **9.3 Gutachten G 9.2**

Das Gutachten G 9.2 ist ebenfalls neu. Im Raumordnungsverfahren wurden diese Fragestellungen nicht behandelt. Auf Grund der Ungenauigkeit der Planung führt der Gutachter einleitend aus, dass Zweck der Untersuchung nur sein könne, die grundsätzliche Machbarkeit zu ermitteln.

Antragsunterlagen G9.2, S.16

Dies entspricht nicht dem Standard, dem Gutachten im Planfeststellungsverfahren entsprechen müssen.

Interessant sind die Schlussfolgerungen der Gutachter, die auf S.39 unter der Ordnungsnummer 5 des Gutachtens G9.2 zu finden sind. Dort wird klargestellt, dass die DDM-Ergebnisse zeigten, dass CAT III-Spezifikationen für die LC25L unter den Annahmen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden können, wenn keine Maßnahmen getroffen werden. Dies gelte auch unter der Annahme ILS-/radartransparenter Rolltore.

Im 2. Absatz auf der S.14 stellen die Gutachter indes klar, dass die tatsächlich später zu realisierenden Maßnahmen jedoch heute noch nicht definiert werden könnten, weil die A 380-Werft noch nicht hinreichend bekannt sei und zudem Kombinationen und Alternativen möglich seien.

Wenn unter Sicherheitsaspekten das planfestzustellende Vorhaben nicht abschließend beurteilt werden kann, weil den Gutachtern Art, Ausmaß und Beschaffenheit der A 380-Werft

noch nicht hinreichend bekannt ist, ist es fachplanungsrechtlich geboten, das Verfahren abzurechnen. Der Aspekt Sicherheit ist nicht mit anderen Belangen abwägbar oder zurückstellbar. Was nicht sicher ist, kann zwar geplant, darf aber nicht planfestgestellt oder gebaut werden.

## **10. Sonstige Schutzgüter**

### **10.1 Lufthygiene und Schadstoffbelastung**

Die lufthygienischen Auswirkungen durch den Werftbetrieb werden im Gutachten G 7 behandelt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für die in der TA-Luft begrenzten Schadstoffe das 3%-Kriterium max. ab einer Entfernung von 1,2 km von der Emissionsquelle eingehalten werden. Innerhalb dieses Radius befindet sich keine Wohnbebauung. Relevant seien nur die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, nicht aber die Grenzwerte zum Schutz von Ökosystemen.

Bei der Prognose der Auswirkungen wird auf das Jahr 2015 abgestellt. Dabei wird aber nicht berücksichtigt, dass im Jahr 2015 zumindest nach den Planungen der Fraport der kapazitive Ausbau bereits realisiert sein wird. Auf die erforderliche Gesamtbetrachtung und die hierfür sprechenden Argumente, die unter 1.2 behandelt wurden, verweisen wir.

Selbstverständlich kommen die unter dem Stichwort Verkehr abgehandelten Kritikpunkte an den Verkehrsbelastungen auch bei der Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen durch den Werftbetrieb zum Tragen. Die Eingabedaten der lufthygienischen Auswirkungsberechnungen sind deshalb nach Vorliegen der ergänzten Verkehrsuntersuchung zu überarbeiten.

Das Gutachten erkennt die Auswirkungen, die die Schadstoffbelastung auf den im unmittelbaren Nahbereich vorhandenen Wald haben wird. Das Gutachten beschränkt seine Schlussfolgerungen auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Die in der

TA-Luft enthaltenen Grenzwerte zum Schutz von Ökosystemen seien nicht anzuwenden, da der Begriff des Ökosystems definitionsgemäß auf keinen Standort in Hessen anwendbar sei. Letzteres ist nicht nachvollziehbar. Die Auswirkung der Schadstoffe auf den Wald wurden bereits im Raumordnungsverfahren erörtert. Weshalb nicht auf mögliche Auswirkungen eingegangen wird, ist nicht nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere deshalb, weil für Stickstoffdioxid eine Einhaltung der zugegebenermaßen für die menschliche Gesundheit relevanten Grenzwerte erst in 1,2 km Entfernung vom Vorhaben erfolgen sollen. Angesichts der besonderen Bedeutung der Waldflächen und des Ökosystems Wald um den Vorhabensbereich ist die im Gutachten G 7 gezogene Konsequenz nicht nachvollziehbar.

## **10.2 Grundwasser und Hydrogeologie**

Im Gutachten G4 wird das Umweltmedium Wasser behandelt. Der Gutachter kommt dabei zu dem Ergebnis, dass Bau und Betrieb keine Auswirkungen auf wasserwirtschaftliche Nutzungen haben. Auswirkungen durch die Baumaßnahmen in qualitativer Hinsicht werden als nicht erheblich eingestuft. Oberflächennahe Tiefbauarbeiten und Tiefbauarbeiten im Grundwasser könnten den Schadstoffbestand des Grundwassers beeinflussen, seien aber durch einfache technische Maßnahmen minimierbar. Vorhandene Beeinträchtigungen der Wasserqualität würden auf Grund der vorgesehenen grundwasserschonenden Bauweise nicht in Richtung auf die Baumaßnahme umgelegt. Auswirkungen durch das wartungsspezifische Stoffpotential im Bereich der A 380-Wartungshalle werden nicht erwartet. Von den Kellergeschossen der Gebäude der A 380-Werft geht keine Barrierewirkung aus.

Auch bei diesem Umweltmedium wurden die Gesamtauswirkungen des kapazitiven Ausbaus nicht berücksichtigt.

Offensichtlich haben die Gutachter des Gutachtens G5 nähere Kenntnisse über die bauliche Gestaltung, insbesondere über die Einbindung und Größe der Kellergeschosse der A 380-Werft. In der Beschreibung der Baumaßnahme ist eine entsprechende Aussage aber nicht enthalten. Wie die Gutachter zu diesen Informationen kommen, ist nicht nachvollziehbar. Immerhin treffen auch beim Gutachten Hydrologie und Hydrogeologie auf Grund der

unvollständigen Vorhabensbeschreibung Unsicherheiten bei der Beurteilung möglicher Auswirkungen auf.

Unklar ist auch, ob nun tatsächlich Grundwasserhaltungen für den Bau erforderlich sein werden oder nicht. Die Angaben in der Vorhabensbeschreibung sind insofern nicht präzise.

Auf die mögliche Veränderung des Grundwasserstandes wird nicht eingegangen. Die Aufstauproblematik, die durch das Einbinden der Gebäude auftreten kann, wird in den Unterlagen nicht quantifiziert. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die nur gering in den Fließquerschnitt des Grundwassers einbindenden Baukörper (z.B. Hallenfundamente 1,5 m tief und 140 m lang) mit Bezug auf die wassererfüllte Mächtigkeit von ca. 30 m ohne Bedeutung sei. Maßgeblich ist das Verhältnis des versperren Querschnittsanteils zum verbleibenden Fließquerschnitt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei Vorliegen einer Sperrschicht der oberflächennahe Grundwasserleiter teilweise abgesperrt wird. Genauere Aussagen werden mit der Begründung über nicht bekannte Details zur lokalen Geologie als nicht möglich bezeichnet.

#### Antragsunterlagen G 5, S. 53

Potentielle Aufhöhungs- bzw. Absenkungsbereiche hätten mit geringem Aufwand durch Grundwassermodellrechnungen unter verschiedenen Annahmen aufgezeigt werden können. Um zu quantifizieren und einzugrenzen, was unter lokal oder regional konkret zu verstehen ist, hätte dies ausgereicht. Es hätte sich bei der Durchführung der Modellrechnungen schnell gezeigt, ob eine eingehendere Untersuchung zu den Details der lokalen Geologie relevant und erforderlich ist. Die Antragsunterlagen sind von daher nicht nachvollziehbar.

Insgesamt sind Zweifel an den Aussagen des Gutachtens G 4 zur Hydrologie und Hydrogeologie anzumelden.

### **10.3 Boden und Altlasten**

Im Gutachten G 3 wird die Thematik der Altlasten behandelt.

Auf S. 47 des Gutachtens G3 wird festgehalten, dass eine abschließende Bewertung der im Anstrom des Untersuchungsraums festgestellten punktuellen Grundwasserbelastungen derzeit nicht möglich sei. Andererseits würden diese aber nicht bestehen. Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar.

Die fehlende Eingriffsminimierung schlägt beim Schutzgut Boden ebenfalls durch. Auf Grund fehlender Alternativen und Prüfung von Minimierungs- und Verminderungsmaßnahmen wurde die Frage des Eingriffs in den Boden nicht ausreichend behandelt und bewertet. Auf die Ausführungen zum Thema Alternativen wird verwiesen.

### **10.4 Methodenkritik**

Die in den Antragsunterlagen verwendete Methodik der UVS entspricht der im Raumordnungsverfahren verwendeten Methodik. Dazu haben wir in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren vom 30.01.2002 umfangreich Stellung genommen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## **11. Flächenbedarf**

Die Antragstellerin gibt den Gesamtflächenbedarf der Maßnahme mit 27,5 ha an. Davon sollen 23,67 ha für das Vorhaben und 3,83 ha für die Kreisstraße benötigt werden. Nicht einbezogen wurden die Flächen, die durch Verinselung beispielsweise zwischen Werftbereich und Parkhaus sowie Parkhaus und Okrifteler Straße entstehen werden. Diese dürften über 20 ha betragen. Diese Flächen verlieren ihren Wert vollkommen.

Für das Vorhaben wird umfangreich Wald angeschnitten. Welche Überlebenschance die Waldränder haben und ob weitere Inanspruchnahmen von Flächen zu erwarten sind, hat die Antragstellerin nicht geprüft. Bereits im Raumordnungsverfahren und auch im Scoping zum

Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wurde auf die Thematik der Schäden, die durch den Waldanschnitt entstehen, eingegangen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## **D. Gesamtergebnis**

Der Antrag auf Planfeststellung ist zurückzuweisen. Das beantragte Vorhaben ist aus formellen und materiellen Gründen nicht genehmigungsfähig.

### **1. Zum Verfahren**

Der Antrag und das bisherige Verfahren leiden an gravierenden Mängeln:

1.1 Der Antrag ist zu unbestimmt, als dass über ihn entschieden werden könnte. Wesentliche Angaben für die Beurteilung fehlen.

1.2 Eine Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der geplanten Gebäude ist aufgrund unvollständiger Unterlagen nicht möglich.

1.3 Die isolierte Planfeststellung der A 380-Werft ist unzulässig. Die beantragten Maßnahmen sind integraler Bestandteil der Neuordnung des Wartungsbereichs Süd im Zuge des kapazitiven Ausbaus. Sowohl aus fachplanungs- wie naturschutzrechtlichen Gründen ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich.

1.4 Für die Verlegung der Okrifteler Straße ist ein Antrag des Straßenbulasträgers, des Landkreises Groß-Gerau, erforderlich. Aufgrund der grundlegenden Entscheidung über die künftige Führung, die künftige Breite und die künftige Verkehrsfunktion der Okrifteler Straße ist diese nicht mehr als Folgemaßnahme des Baus der A 380-Werft einzustufen. Die Neuplanung der Kreisstraße setzt vielmehr ein eigenes Planungskonzept des zuständigen Planungsträgers voraus.

1.5 Ein notwendiges Scoping wurde nicht durchgeführt.

1.6 Die Beschränkung der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen verstößt gegen § 73 Abs. 2 VwVfG, da sich das Vorhaben in zahlreichen weiteren Gemeinden auswirkt.

## **2. Verstoß gegen raumordnerische Vorgaben**

2.1 Für das Vorhaben ist die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich, da dieses nicht von der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 umfasst ist.

2.2 Das Vorhaben ist nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Es widerspricht mehreren Zielfestlegungen im RPS 2000, weshalb Fraport einen Antrag auf Zulassung von Abweichungen gestellt hat. Der Abweichungsantrag ist nicht genehmigungsfähig.

2.3 Die beabsichtigte Änderung des LEP Hessen 2000 ist für die Beurteilung des vorliegenden Antrags als bloße Absichtserklärung irrelevant.

## **3. Bedarf und Dimensionierung**

Eine ausreichende Planrechtfertigung liegt weder für die Dimensionierung der Wartungshalle, der Abstellflächen, des Parkhauses noch hinsichtlich des Ausbaustandards der Okrifteler Straße vor. Sowohl die Dimensionierung der Anlagen wie auch ihre Anordnung im Gelände sind vor dem Hintergrund der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie von Schutzgebieten von europäischer Bedeutung nicht planerisch gerechtfertigt. Die Dimensionierung und Anordnung der Anlagen widerspricht der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt.

## **4. Alternativen**

Die Überprüfung von Alternativen für den Neubau der A380-Werft hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand. Die Standortauswahl, die Anordnung der Funktionsflächen und Gebäude, die Erschließung einschließlich der Verlegung der Okrifteler Straße sind offensichtlich Bestandteil der Ausbauplanung. Sie verletzen das Gebot der Vermeidung und der Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

## **5. Naturschutz**

Das beantragte Vorhaben ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig. Die Planung verletzt nationales und europäisches Naturschutzrecht.

### **5.1 FFH-Problematik**

5.1.1 Die Eintragung des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ in die Gemeinschaftsliste der EU drängt sich auf. Die Zulässigkeit des Eingriffs beurteilt sich daher nach § 34 BNatSchG.

5.1.2 Das Vorkommen der Hirschkäfer entspricht nicht der tatsächlichen Meldewürdigkeit des Gebiets. Es kommen weitere Lebensraumtypen und Tierarten vor, die das Gebiet zum potentiellen FFH-Gebiet machen.

5.1.3 Das Vorhaben A 380-Werft liegt vollständig innerhalb des potentiellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ und greift erheblich in dieses ein.

5.1.4 Bei der Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigung wurde der Projektbegriff in § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-Richtlinie sowohl hinsichtlich des kapazitiven Ausbaus als auch des Endausbauszustandes der Okrifteler Straße verkannt.

5.1.5 Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie liegen nicht vor. Die A 380-Werft ist nicht aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig. Es sind Alternativen für den Bau der A 380-Werft vorhanden, die ohne Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets zu realisieren wären.

### **5.2 Vogelschutzrichtlinie**

5.2.1 Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes (VSG) ist falsch. Reviere und Revierteile der schutzwürdigen Spechtarten nach Anhang I der VRL liegen außerhalb des

sichergestellten Naturschutzgebiets und des von der Vorhabensträgerin angenommenen VSG. Eine Schutzgebietsabgrenzung, die sich am Lebensraum bzw. am Habitat der zu schützenden Vögel orientiert, erfolgte nicht. Der Waldstreifen zwischen sichergestelltem NSG und der Okrifteler Straße wird aus anderen als ornithologischen Gründen nicht in das VSG einbezogen.

5.2.2 Das Vorhaben A 380-Werft greift in das faktische VSG ein. Das Vorhaben verursacht Beeinträchtigungen der Lebensräume sowie der geschützten Vogelarten, die oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen und gemäß Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL unzulässig sind.

5.2.3 Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-Richtlinie ist im faktischen Vogelschutzgebiet ebenfalls unzulässig.

5.2.4 Beurteilt man das Vorhaben A 380-Werft nach dem Schutzregime des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie, wäre die erhebliche Beeinträchtigung unzulässig.

5.2.5 Ausnahmetatbestände nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sind nicht ersichtlich. Das Vorhaben ist unter dem Aspekt Vogelschutz auch nach dem Schutzregime der FFH-Richtlinie nicht genehmigungsfähig.

### **5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die vorgelegte Planung verstößt gegen das in § 19 Abs.1 BNatSchG i. V. m. §6 a Abs.1 HENatG verankerte Gebot der Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

### **5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

5.4.1 Die vorgesehene Ersatzaufforstung ist UVP-pflichtig (§ 6a Abs. 5 Satz 2 HENatSchG).

5.4.2 Auf dem Gemeindegebiet von Mörfelden-Walldorf ist im Naturschutzgebiet Mönchbruch die Aufwertung von Waldflächen vorgesehen. Im Managementplan nach der FFH-Richtlinie sind Maßnahmen enthalten, die ohnehin durchgeführt werden sollen. Diese können nicht zur Kompensation des Eingriffs der Vorhabensträgerin herangezogen werden.

## **6. Bannwald**

6.1 Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einem Bereich, der zu Bannwald erklärt wurde. Der Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau der A 380-Werft ist nicht genehmigungsfähig, weil er den Bannwalderklärungen widerspricht.

6.2 Eine Änderung oder Aufhebung der Bannwalderklärung ist nicht zulässig, da sich weder der Sachverhalt geändert hat, der dem Erlass der Bannwalderklärungen zugrunde lag, noch sonstige Aufhebungsgründe ersichtlich sind.

## **7. Lärm**

7.1 Die Antragsunterlagen sind in wesentlicher Hinsicht unvollständig. Die Antragstellerin verzichtet auf die Prognose der Flugbewegungszahlen und der Fluglärmsituation. Die durch den kapazitiven Ausbau entstehenden Zunahmen der Flugbewegungen bleiben unberücksichtigt. Die durch die Einrichtung der Wartungsstation in Frankfurt resultierenden zusätzlichen Flugbewegungen lässt sie außer Betracht.

7.2 Die vorgelegten Unterlagen zum Bodenschall sind fehlerhaft und stellen die wirklichen Schallwirkungen nicht dar.

7.3 Die Bewertung des Bodenschalls und der Triebwerksprobeläufe nach der „Schallsynopse“ ist nicht zulässig.

7.4 Schallbedingte Auswirkungen während der Bauphase werden nicht berücksichtigt.

7.5 Notwendige Schallschutzeinrichtungen für Triebwerksprobeläufe, wie sie heute dem Stand der Technik entsprechen, fehlen.

## **8. Verkehr**

Das Gutachten G5 basiert auf einer nicht mehr aktuellen und zu überarbeitenden Datenbasis. Wesentliche Sachverhaltsermittlungen fehlen. Varianten zur Verlegung der Okrifteler Straße wurden nicht geprüft. Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebot wurde nicht entsprochen.

## **9. Sicherheit**

9.1 Die Gutachten G 9.1 und 9.2 basieren auf unzureichenden Angaben über die Beschaffenheit, über das Ausmaß und Ausstattung der geplanten Werft.

9.2 Konkrete Angaben zum Flugzeugmuster A 380 fehlen, weshalb die Gutachten hinsichtlich ihrer Aussagekraft in Frage zu stellen sind.

## **10. Sonstige Schutzgüter**

Die Schutzgüter Lufthygiene und Schadstoffe, Grundwasser und Hydrogeologie, Boden und Altlasten werden unzulänglich bearbeitet.

Mit freundlichen Grüßen

Wurster  
Rechtsanwalt

Fridrich  
Rechtsanwältin  
(nach Diktat verweist)