

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstr. 1 – 3

64283 Darmstadt

vorab per Telefax: 06151/128914

Freiburg, 27.10.2000
Rechtsanwältin Fridrich
Sekretariat: Frau Kugelmann
Durchwahl: 0761/28262-32

unser Az: 0372 afr/kug
(Bitte angeben)

**Raumordnungsverfahren nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz
(HLPG) und dem Raumordnungsgesetz (ROG)
Ausbau Flughafen Frankfurt**

**Durchführung eines Scoping-Termins nach § 5 UVPG
Abstimmung des vorläufigen Untersuchungsrahmens für die UVS**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Eck,

wir nehmen Bezug auf Ihre Schreiben vom 07.08.2000 und 28.09.2000. Im Raumordnungsverfahren vertreten wir die Stadt Rüsselsheim, die Gemeinde Bischofsheim und die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg. Auf uns lautende Vollmachten liegen Ihnen bereits vor.

Zur Vorbereitung des Scoping-Termins übermitteln wir Ihnen die Kernpunkte unserer Anregungen und Bedenken sowohl zum Scoping-Papier vom 27.07.2000 als auch zu den ergänzenden Erläuterungen der FAG vom 27.09.2000 (Teil A) vorab. Daneben werden wir Ihnen noch einzelne, sich aus den vorgelegten

Scoping-Papieren ergebende Unklarheiten und Unstimmigkeiten aufzeigen (Teil B).

A. Kernpunkte der Anregungen

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1 Gegenstand des Verfahrens ist der geplante Ausbau des Flughafens Frankfurt auf mindestens 120 Flugbewegungen in der Stunde und 660.000 Bewegungen im Jahr. Dazu bringt die Vorhabensträgerin drei Ausbauvarianten ein, nämlich die Variante Nord-Ost, die Variante Nord-West und die Variante Süd. Eine allgemeine Beschreibung der Eckdaten der jeweiligen Lande- bzw südlichen Parallelbahn folgt. Bei den Flächeninanspruchnahmen wird bei allen drei Varianten nur der voraussichtliche Waldverlust, der zwischen 216 und 292 ha liegen soll, genannt. Wie viel Grund und Boden insgesamt allein für die genannten Landebahnen bzw für die Parallelbahn in Anspruch genommen werden soll, ist offen. Daneben sollen nach Angaben der Antragstellerin bei allen Varianten zusätzliche Abfertigungsanlagen sowie die erforderliche Verkehrsinfrastruktur mit den zugehörigen Anbindungen berücksichtigt werden. Eine konkrete Beschreibung des Umfangs der Lage der zusätzlich erforderlichen Abfertigungsanlagen und Infrastruktur lässt das Scoping-Papier vom 27.07.2000 aber vermissen.

1.2 Selbst die mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 16.08.2000 ergänzten Unterlagen konkretisieren den weiteren Flächenbedarf nicht. Zwar wird in den ergänzten Unterlagen mitgeteilt, dass bei allen Varianten für betriebsnotwendige Anlagen eine weitere Flächeninanspruchnahme von insgesamt 117 ha erforderlich werden soll. Dies ergebe einen zusätzlichen Waldverlust von voraussichtlich 97 ha. Dabei ist aber weder die Lage der Flächen, noch deren Nutzung näher definiert worden. Dies entspricht nicht den Vorgaben des § 6 Abs. 3 Nr. 1 UVPG, nach dem die Beschreibung des Vorhabens Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden enthalten muss. Solange diese Mindestangaben nicht bekannt sind, kann der Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie nicht festgelegt werden.

1.3 Die nachgereichten Unterlagen widersprechen außerdem den im Rahmen des Regionalen Dialogforums am 01.09.2000 von der Vorhabensträgerin genannten zusätzlichen Betriebsflächen. Die FAG hat in der Sitzung des Regionalen Dialogforums vom 01.09.2000

eine Aufstellung der zusätzlichen Betriebsflächen übergeben, die durch die Ausweitung des Verkehrs erforderlich werden. Die Summe zusätzlicher Betriebsflächen hat die FAG auf ca. 305 ha beziffert. Zwar sollen innerhalb des Zauns 188 ha des Flächenbedarfs gedeckt werden. Es verbleibt aber ein Fehlbestand von ca. 116 ha.

1.4 Eine Konkretisierung oder Klärung des zusätzlichen Flächenbedarfs leisten auch nicht die ergänzenden Erläuterungen, die die FAG mit Schreiben vom 07.09.2000 vorgelegt hat. Zwar nennt die FAG die „mögliche Lage“ der von ihr beanspruchten zusätzlichen Flächen. Diese Lage der Flächen wird als eine mögliche genannt, was nicht ausschließt, dass die zusätzlichen Betriebsflächen auch anderswo ausgewiesen werden sollen. Um die möglichen Umweltauswirkungen beurteilen zu können, muss aber klar sein, welche Flächen tatsächlich und vor allem wo diese in Anspruch genommen werden sollen.

In den ergänzenden Erläuterungen zum Scoping-Papier vom 27.07.2000 wird mitgeteilt, auf der genannten Fläche sei „die Erstellung von neuen Flugzeugwartungshallen, Werkstätten und Büros, Bereitstellungsflächen für die boomartig wachsende Luftfracht sowie andere betriebsnotwendige Anlagen“ vorgesehen. Aus diesen Angaben ergibt sich nicht, warum diese Anlagen betriebsbedingt erforderlich sind. Daneben ist nicht ersichtlich, welche Anteile die jeweiligen Nutzungen haben sollen. Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (zB zu erwartende Lärmimmissionen) müssen aber zumindest die Größenordnungen der jeweiligen Nutzungen bekannt sein. Solche Angaben fehlen bisher völlig.

1.5 Die Unterscheidung in Flächen innerhalb und außerhalb des Zauns ist falsch. Nach Sinn und Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung soll eine Beschreibung des Vorhabens erfolgen und dann dessen Umweltauswirkungen dargestellt werden. Hierbei ist es unerheblich, in wessen Eigentum die für das Vorhaben benötigten Flächen stehen. Es ist eine Prüfung der gesamten Auswirkungen des Vorhabens insgesamt auf die Umwelt frühzeitig und umfassend vorzunehmen. Eigentumsfragen spielen hierbei keine Rolle.

1.6 Bisher ungeklärt ist, wie die erforderliche Verkehrsinfrastruktur aussehen soll, wo diese entstehen soll und welcher Bedarf an Grund und Boden erforderlich sein wird. Über die Anbindungen schweigt sich das Scoping-Papier aus.

Auch die ergänzenden Erläuterungen zum Scoping-Papier vom 27.07.2000 führen keine Klärung herbei. Lediglich an einer Stelle wird konkret auf ein weiteres Terminal auf den Flächen der US Airbase Bezug genommen. Das Terminal soll eine Steigerung der Passagierkapazitäten von zur Zeit 56 Mio. auf über 80 Mio. ermöglichen. Die Anbindung des neuen Terminals soll über den Autobahnanschluss Zeppelinheim mit Terminalvorfahrt erfolgen. Bis zu 22.000 zusätzliche Parkplätze sollen geschaffen werden.

Alle diese Planungen bringen erhebliche infrastrukturelle Probleme hinsichtlich des Individualverkehrs mit sich. Die Bedienung der neuen Luftfrachtflächen ist hierbei noch überhaupt nicht berücksichtigt. Die mit Sicherheit eintretende Zunahme des Lärms durch den durch den Ausbau verursachten Straßenverkehr, die Bereitstellung von Flächen und Infrastruktur zur Bewältigung der Verkehrsprobleme sowie die Beeinträchtigung des Wohn- und Lebensumfeldes der Bürger im Rhein-Main-Gebiet sind nicht, auch nicht im Ansatz, dargestellt. Da die genannten zusätzlichen Abfertigungsanlagen und die erforderliche Verkehrsinfrastruktur mit entsprechender Anbindung auch nach Ansicht der FAG Gegenstände der UVS sein müssen – zumindest nach deren Aussagen im Scoping-Papier vom 27.07.2000 – müssen sie in ihren groben Zügen bekannt sein. Wie sollen sonst die mit dem Vorhaben unmittelbar und mittelbar in Zusammenhang stehenden Umweltauswirkungen untersucht und geprüft werden können?

Auch die ergänzenden Erläuterungen zum Scoping-Papier vom 27.07.2000 mit Stand vom 27.09.2000 sind nicht geeignet, den Anforderungen des Regierungspräsidiums Darmstadt, mitgeteilt mit Schreiben vom 01.09.2000, zu genügen. Die ergänzenden Erläuterungen weisen weder die genaue Lage der zusätzlich benötigten Flächen, noch die Art der zusätzlich betriebsnotwendigen Anlagen auf.

1.7 Es ist deshalb nach wie vor eine Präzisierung des Gegenstands des Vorhabens, eine genaue Darstellung der Varianten und der notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen sowie

eine Darstellung aller raumrelevanten Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Zauns zu fordern. Einzubeziehen ist hierbei auch die Überbauung des ICE-Bahnhofs und die Folgenutzung von „gateway-gardens“.

2. Untersuchungstiefe Schutzgut Mensch

2.1 Aus dem Abschnitt „Anlass und Aufgabenstellung“ des Scoping-Papiers ergibt sich, dass bereits im Raumordnungsverfahren für alle eingebrachten Standortalternativen eine inhaltlich detaillierte und umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden soll. Inhaltlich soll die Datenerhebung die selbe Qualität aufweisen, wie sie für die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung erforderlich ist. Diese Anforderungen habe das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 10.04.2000 auferlegt.

2.2 Die geforderte Untersuchungstiefe wird, bezogen auf das Schutzgut Mensch nicht erreicht. Dies gilt vor allem für die betriebsbedingten Auswirkungen des nur in groben Zügen bekannten Vorhabens bezogen auf Gesundheitsbeeinträchtigungen. Als Beispiel möglicher Gesundheitsbeeinträchtigungen seien die Auswirkungen des Fluglärms und des durch die zusätzlich erforderlich werdende Infrastruktur entstehenden Lärms genannt. Psychische und physische Schäden, die aus einer weiter zunehmenden Lärmbelastung resultieren, werden nicht angesprochen.

Hinzu kommen Beeinträchtigungen durch die während des Betriebs verursachten Schadstoffimmissionen, die wiederum bei der betroffenen Bevölkerung zu erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können. Auch diese bleiben beim Schutzgut Mensch unberücksichtigt.

2.3. Vermissten lässt das Scoping-Papier auch Auswirkungen auf den Menschen, die bereits im Mediationsverfahren angesprochen wurden. Dies gilt insbesondere für die Auswirkungen zusätzlicher Verlärmungen auf lärmsensible Gruppen. Mehrfach wurde bereits auf die Gruppe der Schüler abgestellt, die Schulen in den betroffenen Gebieten besuchen.

Befürchtet wird, dass eine weitere Verlärmung der Siedlungsgebiete die Konzentrationsfähigkeit der Schüler beeinträchtigt. Schlechtere Lernergebnisse können die Folge sein. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass die betroffenen Schüler in ihrer Entwicklung gefährdet sein können, wovon zumindest im Mediationsverfahren ausgegangen wurde. Untersuchungen zu diesem Thema gibt es bisher noch nicht. Um die umweltbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch beurteilen zu können, wäre eine solche Untersuchung jedoch erforderlich.

2.4 Ferner fehlen beim Schutzgut Mensch auch Untersuchungen der siedlungsstrukturellen Folgen der Flughafenerweiterung. Bereits im Mediationsverfahren wurden beispielsweise die Fragen lärmbezogener Wegzüge, ein „Verslumen von Gebieten“ unter den Einflugschneisen und eine Veränderung der Sozialstrukturen angesprochen.

2.5 Hinzu kommen die Folgen für die Kommunen und damit auch für ihre Bürger durch die zusätzlich erforderliche Verkehrsinfrastruktur, die zu einer Zunahme des Lärms aus dem Straßenverkehr, das Erfordernis der Bereitstellung von Flächen für Infrastruktur und schließlich eine Beeinträchtigung des Wohn- und Lebensumfeldes bedeutet. Weiterhin sind Wechselwirkungen beispielsweise zwischen Verlärmung und fehlender Erholungsfunktion im Umfeld und die Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen nicht erfasst.

2.6 Zusammenfassend: Der Untersuchungsrahmen ist hinsichtlich des Schutzgutes Mensch sowohl hinsichtlich der Raumanalyse als auch bezogen auf die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich unvollständig. Der Antragstellerin ist Ergänzung aufzugeben.

3. Variantendarstellung

3.1 Untersucht werden sollen nach dem Antrag der FAG drei Varianten. Die FAG stützt sich bei der Auswahl der Varianten auf die Ergebnisse des Mediationsverfahrens. Zur Begründung der Variantenauswahl nimmt die FAG im Scoping-Papier nur auf das Ergebnis im Mediationsverfahren Bezug. Eine Beschreibung der durch die Mediationsgruppe untersuchten Varianten soll in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren erfolgen. Dies

genügt nicht den Anforderungen des § 6 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 UVPG. Danach müssen die Unterlagen des Vorhabensträgers eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Vorhabensalternativen und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten. Eine Beschreibung der untersuchten Varianten würde diesen Voraussetzungen nicht genügen. Angaben und Übersichten zu den Vorhabensalternativen sind aber nach der Art des Vorhabens für die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich und ihre Beibringung der FAG ohne weiteres zumutbar.

3.2 Die von der Antragstellerin eingebrachten Varianten waren zum Teil nicht bzw nicht in dieser Form Gegenstand des Mediationsverfahrens. Außerdem misst die Vorhabensträgerin der Mediation eine Bedeutung zu, die ihr nicht einmal aus eigener Sicht zukommen soll. Beispielsweise hat das Öko-Institut mit der überarbeiteten Endversion vom 26.01.2000 die Ergebnisse zu Ö 14 Natur, Wald, Kleinklima vorgelegt. In einer vorläufigen Zusammenfassung kommt das Öko-Institut zu dem Ergebnis, dass beispielsweise die Variante 11 a nicht direkt mit den Waldvarianten in Bezug gesetzt werden könne. Außerdem könne aufgrund der noch vorhandenen Kenntnisdefizite keine abschließende Rangfolge der „Wald“-Varianten abgeleitet werden. Die ökologischen Belange und die Eingriffe in die Waldfunktion seien als gewichtige Belange bei der weiteren Prüfung zu berücksichtigen. Die Mediationsgruppe konnte und wollte keine Entscheidung über die auszuschließenden Varianten verbindlich und abschließend treffen.

3.3 Bestätigt wurde dies auch durch das Institut IFOK. Im Rahmen des Mediationsverfahrens seien Fragestellungen in erheblichem Maße offen geblieben. Insbesondere dort, wo mehrjährige Erhebungen erforderlich gewesen wären (zB die Auswirkung von Fluglärm auf Schulkinder) und wo Fragestellungen erst in einem späteren Verfahrensstand in die Diskussion eingebracht wurden (zB die rechtlichen Voraussetzungen für ein Nachtflugverbot), seien noch erhebliche Fragen offen. Die Variantenauswahl innerhalb des Mediationsberichts kann deshalb nur lückenhaft sein und nicht den Voraussetzungen entsprechen, die der Gesetzgeber in § 6 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 UVPG als wesentliche Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen nennt.

3.4 Für eine Ausweitung der darzustellenden Varianten in der UVS spricht auch die Funktion des Flughafens Frankfurt.

Nach Angaben der FAG soll durch den Ausbau gewährleistet werden, dass der Frankfurter Flughafen weiterhin den Anforderungen genügt, die ihm aufgrund seiner internationalen Bedeutung und Funktion als Hub zukommt. Diese Funktion soll Deutschland in diesem Ausmaß lediglich der Flughafen Frankfurt wahrnehmen. Zur zentralen Frage, welche Varianten bzw Verlagerungsmöglichkeiten diese Funktion ebenfalls erfüllen können, schweigt sich das Scoping-Papier aus.

Die von der FAG im Scoping-Papier eingebrachten drei Varianten sind vor dem Hintergrund der Funktion der UVS im Raumordnungsverfahren nur „kleinräumige“ Varianten, die nicht die Funktion von echten Alternativstandorten oder Vorhabensalternativen aufweisen. Dies spricht zusätzlich noch dafür, dass in der Variantendarstellung weitere, auch bundesweite Verlagerungs- und Standortalternativen einzubeziehen sind.

3.5 Wir fordern deshalb, dass alle im Mediationsverfahren eingebrachten Vorhabensalternativen in die Umweltverträglichkeitsstudie eingearbeitet werden. Dies gilt auch für die Null-Variante (Binnenoptimierung). Danach wird die Prüfung echter Standortalternativen, beispielsweise die Einbeziehung des Flugplatzes Hahn, sowie Verlagerungsmöglichkeiten und Verbundsysteme gefordert. Schließlich sind Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrs- und Transportmittel bei der Variantendarstellung einzubeziehen.

4. Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

Die fehlende Untersuchungstiefe bei Schutzgut Mensch hat auch Folgen für die Festlegungen des Untersuchungsrahmens. Sekundäreffekte, wie beispielsweise zusätzliche Verlärmung durch erforderliche Infrastruktur oder Flächeninanspruchnahme durch neue Verkehrsanbindungen, haben ebenfalls raumbedeutsame Auswirkungen, deren Erfassung nicht erfolgt ist.

Beispielhaft sei der von der FAG behauptete Beschäftigungseffekt durch den Flughafenausbau und die damit verbundenen Konsequenzen genannt. Unterstellt man, die von der FAG behaupteten Beschäftigungseffekte bestünden tatsächlich, stellt sich die Frage, wie der Bedarf nach Arbeitskräften in der Region gedeckt werden kann. Bereits jetzt ist in der Rhein-Main-Region die Arbeitslosigkeit im Arbeitsamtsbezirk Frankfurt gegenüber dem Höchststand 1997 um 30% zurückgegangen. Unter der Voraussetzung, dass keine schwerwiegenden konjunkturellen Rückschläge erfolgen, ist im Rhein-Main-Gebiet im Jahre 2005/2006 mit einer Vollbeschäftigung, dh 4% Arbeitslosigkeit und darunter, zu rechnen. Bereits jetzt ist es teilweise schwierig, den Bedarf nach Arbeitskräften im Rhein-Main-Gebiet zu befriedigen. Folge davon wird sein, dass sich der Bedarf an Arbeitskräften für die behaupteten Beschäftigungseffekte des Ausbaus des Flughafens Frankfurt in immer weiter entfernte Bereiche erstrecken wird. Aufgrund des Siedlungsdrucks und der fehlenden weiteren Ausweisung von Wohnbauflächen im Umfeld des Frankfurter Flughafens wird es zu erheblichen Pendlerbewegungen kommen. Diese können nicht nur durch den öffentlichen Nahverkehr bewältigt werden. Zusätzlicher Straßenverkehr, eine Lärmzunahme, weiterer Flächenbedarf für die Infrastruktur und schließlich eine Beeinträchtigung des Wohn- oder Lebensumfeldes wird die Folge sein.

Es wird deshalb gefordert, den Untersuchungsraum beim Schutzgut Mensch unter Berücksichtigung der Sekundäreffekte auszuweiten.

5. Quellenverweise

5.1 Das Scoping-Papier verweist an verschiedenen Stellen auf Sekundärquellen. Es handelt sich hierbei beispielsweise um die Biotoptypen-Kartierung auf der Grundlage des Biotoptypenschlüssels Stadtbiotopkartierung Frankfurt a.M., 3. Fassung, Stand Dezember 1999. Genannt sei auch die Artmächtigkeitsskala nach Braun/Blanquet. Diese Quellen sind dem Scoping-Papier nicht beigelegt, so dass die Aussagen im Papier nicht nachvollziehbar sind. Auch lässt das Scoping-Papier ein Literatur- oder Quellenverzeichnis vermissen.

5.2 Wir fordern deshalb, dass alle in dem Scoping-Papier genannten Quellen diesem beigelegt werden und den Beteiligten zur Stellungnahme übersandt werden. Danach ist eine Äußerung zu dem Scoping-Papier von igi Niedermayer Institute genannten Maßstäben und Unterlagen möglich.

B. Im Einzelnen

1. Scoping-Papier vom 27.07.2000

1.1 Teil A Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

1.1.1 Aufgaben, Inhalt der Untersuchungen und methodische Grundsätze

Nach dem Scoping-Papier bauen Ablauf und Methodik der Umweltverträglichkeitsuntersuchung auf den Hessischen Leitfaden für Umweltverträglichkeitsstudien zu Straßenbauvorhaben (HLSV 2000) auf. Bei dem zu begutachtenden Vorhaben handelt es sich nicht um ein Straßenbauvorhaben. Die Umweltauswirkungen eines Flughafenausbaus sind nicht mit denen eines Straßenbauvorhabens vergleichbar. Der HLSV 2000 ist daher eine fehlerhafte Untersuchungsgrundlage.

1.1.2 Kurzcharakteristik des Untersuchungsgebietes und Ableitung der Untersuchungs- räume

1.1.2.1 Schutzgut Mensch

1.1.2.1.1 Bei der Raumanalyse zum Schutzgut Mensch, Wohn- und Wohnumfeldfunktion ist vorgesehen, den Entwurf des LEP Hessen 2000 zu berücksichtigen. Der LEP ist bisher nicht verbindlich.

Andererseits sollen bei der Bauleitplanung / Siedlungsstruktur geplante Baugebiete der jeweiligen Kommunen nicht in die Untersuchung einbezogen werden. Dies ist in einem Raumordnungsverfahren unverzichtbar (!).

Bei der Abgrenzung des vorläufigen Betrachtungsraumes orientiert sich die Raumanalyse an der Betrachtungsweise des Mediationsverfahrens. Zur Abgrenzung dienen Schallisophone L_{eq3} von 55 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) als Leitlinie für die Nacht sowie die Grenzkurve 6 mal 65 dB(A) L_{max} für die Nacht. Dies ist zunächst zutreffend. Unverständlich werden die Ausführungen im Scoping-Papier dann aber insoweit, als die herangezogene Berechnung nicht im „Zusammenhang mit den derzeitigen und künftigen Betriebskonzepten der FAG“ zu bringen sein soll. Wie die Berechnung und Ermittlung der Umweltauswirkungen und des Bestandes erfolgt, wenn die Input-Daten, die sich aus dem Betriebskonzept ergeben, nicht berücksichtigt werden sollen, ist nicht nachvollziehbar. Soll bei der Berechnung des derzeitigen Bestandes der genehmigte Umfang des Flugverkehrs zugrundegelegt werden oder der tatsächliche? Die Berechnungsmethode und die Berechnungswerte, die maßgeblich sein sollen, sind nicht genannt. Diese sind aber zur Ermittlung des Untersuchungsraumes unerlässlich.

Es wird nicht dargelegt, wie sich die Flugbewegungen verteilen. Es sind 109 – 120 Flugbewegungen pro Stunde vorgesehen. Ob diese auch nachts stattfinden können, ergibt sich aus den Unterlagen nicht. Geklärt werden muss dies aber deshalb, da der Untersuchungsraum dann größer zu wählen wäre.

1.1.2.1.2 Zur Ermittlung des Untersuchungsraumes für die Freizeit- und Erholungsfunktion beim Schutzgut Mensch soll die lärmtechnische Untersuchung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als Maßstab dienen. Der Untersuchungsraum muss erweitert werden, denn es ist ein Unterschied, ob es neben dem beeinträchtigten Naherholungsgebiet

„Mönchsbruch“ im Umfeld noch andere Naherholungsgebiete gibt, oder ob man das in der Umgebung einzig vorhandene und intakte Erholungsgebiet zerstört und beeinträchtigt.

Aber auch mögliche Ausweichmöglichkeiten in anderen Naherholungsgebiete werden den Betroffenen abgeschnitten. So ist beispielsweise schon unter den derzeitigen Bedingungen die Naherholung bis in den Bereich der Mainspitzgemeinden Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg vom Flugverkehr erheblich tangiert. Die Rhein- und Mainauen, die als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind und zugleich die einzigen Naherholungsbereiche für die rund 30.000 Einwohner der Mainspitze darstellen, werden bei Schönwetterlagen im Minutentakt überflogen. Im Falle eines Flughafenausbaus wird diese Belastung – unabhängig von der Ausbauvariante – noch wesentlich verstärkt und vor allem die Naherholung damit massiv beeinträchtigt oder unmöglich gemacht. Dies wiegt umso schwerer, als die Rhein- und Mainauen nicht nur der örtlichen, sondern auch der überörtlichen Naherholung dienen. Die Rhein- und Maindämme der Mainspitzengemeinden sind von der Projektgruppe Regionalpark Rhein-Main als Regionalparkrouten vorgesehen und bilden wichtige Verbindungsachsen für Radfahrer und Spaziergänger zu den auf der jeweils anderen Flussseite anschließenden Naherholungsgebieten der Städte Mainz und Wiesbaden (Mainzer Rheinufer, Maarau Kostheim).

1.1.2.2 Tiere und Pflanzen

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die Tiere und Pflanzen soll in Abstimmung mit dem Forschungsinstitut Senckenberg durchgeführt worden sein. Wie die 1000 m- und 2000 m-Linie bestimmt wurde, wird nicht erläutert. Ohne nähere Begründung wird lediglich auf die einschlägige Wirkungsforschung zu Flughäfen und Straßen verwiesen.

Der direkte Eingriffsbereich „Zone des Holzeinschlags“ und „Störzone mit Baubetrieb“ ist aufgrund der jetzt bekannten Information zu den Varianten kaum zu bestimmen. Es werden außerdem durch das Vorhaben voraussichtlich nicht nur Waldflächen betroffen. Eine Bestimmung des Untersuchungsraumes kann so nicht erfolgen.

Auf Seite 4/3 ist davon die Rede, dass als Südgrenze die Gemarkungsgrenze von Raunheim und Rüsselsheim gewählt wurde, wobei anschließend der Untersuchungsraum für die „Südvarianten“ beginne. Es ist unklar, ob noch weitere Südvarianten geprüft werden sollen.

Der Bereich zwischen A 5 und Bahnlinie bis zur B 44 soll aus den Betrachtungen herausgenommen werden. Argument ist eine bereits vorhandene Vorbelastung. Das ist unzulässig.

Der Untersuchungszeitraum zumindest für die faunistischen Erhebungen sollte zwei Jahre betragen. Hierdurch können Auswirkungen seltener Anomalien (zB extrem nasser und kalter Juni 2000) ausgeschlossen werden.

1.1.2.3 Grund- und Oberflächenwasser

Bei der Raumanalyse sollen nur festgesetzte Wasserschutzgebietsgrenzen und bereits vorhandene öffentliche und private Brunnen berücksichtigt werden. Bereits geplante Änderungen der Wasserschutzgebietsgrenzen sowie bereits genehmigte öffentliche und private Brunnen sind einzubeziehen.

1.1.2.4. Klima und Luft

Der Untersuchungsraum für das Schutzgebiet Luft soll an der Grenze des Irrelevanzwertes von 1 % der Schadstoffzunahme bezogen auf den 2015 gültigen Grenzwert gemäß TA Luft Nr. 2.2.1.b ermittelt werden. Es muss die EU Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft herangezogen werden.

Der Irrelevanzwert von 1 % Schadstoffzunahme ist außerdem irreführend. 1 % Schadstoffzunahme kann bei einem bereits jetzt hohen Niveau zu Grenzwertüberschreitungen führen. Ungeklärt sind angesichts der mangelnden Konkretheit der Vorhabensbeschreibung

auch die Straßenverkehrsimmissionen und sonstige Immissionen. Letztere sollen in noch zu erstellenden Fachgutachten spezifiziert werden. Damit kann aber der Untersuchungsrahmen derzeit noch nicht festgelegt werden.

Die bereits dargestellten Sekundäreffekte, insbesondere durch eine Zunahme des Straßenverkehrs, sind bei der Betrachtung der klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen des Flughafenausbaus zu berücksichtigen. Dies gilt umso mehr als bereits im Mediationsbericht festgestellt wurde, dass die durch den vom Flughafen hervorgerufenen Kfz-Verkehr (Pendler, Fluggäste, Besucher und Frachttransporte) erzeugten Emissionen bereits gegenwärtig höher als die Triebwerkemissionen sind.

Das Scoping-Papier geht weiterhin davon aus, dass eine regionale Klimabeeinflussung kaum zu befürchten sei. Solche Aussagen sind bei der Bestimmung des Untersuchungsraums verfrüht. Ob eine Klimabeeinflussung ausscheidet, kann erst nach Erstellung entsprechender Gutachten beurteilt werden.

Die Lage des Untersuchungsgebietes Klima und Luft von 10 x 10 km ist nicht ersichtlich. Eine Beurteilung, ob die Lage des Untersuchungsgebietes ausreichend ist, kann deshalb nicht erfolgen. Bei der Erfassung der durch die Flughafenerweiterung vermutlich hervorgerufenen lokalklimatischen Änderungen muss eine Darstellung von Frisch- und Kaltluftliefergebieten und den funktional zugeordneten Ausgleichsräumen erstellt und genau quantitativ differenziert werden. Auch die klimatischen Auswirkungen beispielsweise auf die Rüsselsheimer Siedlungsbereiche und den Wald als Erholungsraum müssen eindeutig bilanziert und bewertet werden. Die Zahl der Messkampagnen und die Zahl der Stationen ist angesichts des Untersuchungsgebietes von 10 x 10 km Größe viel zu klein.

1.1.3. Erfassung, Beschreibung und Beurteilung der Umwelt und ihrer Bestandteile

1.1.3.1 Schutzgut Mensch

Bei der Bestandserfassung sollen nur verbindliche Planungen in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Dies ist nicht ausreichend. Auch bereits verfestigte Planungen und Entwicklungsabsichten der Kommune müssen mit einbezogen werden.

Bei der Bestandserfassung ist zu beachten, dass nicht nur die Festsetzungen in Bebauungsplänen oder die Darstellungen in Flächennutzungsplänen entscheidend sind. Es kommt auf die tatsächliche Art der baulichen Nutzung an. Diese ist aufzunehmen.

1.1.3.2 Oberflächengewässer

Es sollen nur festgesetzte Schutzgebiete berücksichtigt werden. Es wird gefordert, geplante Schutzgebiete (zB Wasserschutzgebiete) einzubeziehen.

Entsprechendes gilt für das Grundwasser.

1.1.4 Wechselwirkungen

Bei den Wechselwirkungen sind die einzelnen Methoden nicht dargestellt. Eine Auseinandersetzung mit der Frage, inwieweit die Gesamtbelastung durch Lärm und Schadstoffe erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat und wie diese ermittelt und bewertet werden soll, fehlt.

1.1.5 Sonstiges zur Raumanalyse

Die Raumanalyse enthält keine Untersuchungen über die Auswirkungen und die Risiken des Luftverkehrs auf die betroffenen Anwohner. Das Unfallrisiko durch Flugverkehr wird nicht berücksichtigt. Dieses Unfallrisiko wirkt sich aber auf das Schutzgut Mensch in erheblicher Weise aus. Eine Erhöhung des Flugverkehrs in dem bereits jetzt hoch belasteten Luftraum wird das Unfallrisiko zusätzlich erhöhen. Die tragischen Ereignisse der letzten Monate verdeutlichen, dass das Risiko des Luftverkehrs im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und

Anwohnern ermittelt werden muss. Es wird deshalb eine Risikoanalyse gefordert, die die Gefahr von Schadensereignissen (zB Absturz und Notlandungen) ermittelt.

1.1.6 Auswirkungsprognose und Variantenvergleich

Hier wirken sich die fehlenden Angaben hinsichtlich Flächenbeanspruchung und Wirkfaktoren und der fehlenden Information zur Verkehrsinfrastruktur, der Abfertigungsbereiche und der betriebstechnisch notwendigen Anlagen erheblich aus. Dies gilt insbesondere für die anlagebedingten Projektwirkungen der Flächenbeanspruchung, die erheblich größer sein wird, als dies bisher bekannt ist.

1.1.6.1 Auswirkungsprognose

1.1.6.1.1 Schutzgut Mensch

Die anlagebedingten Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion müssen auf die zusätzlichen, bei der Flughafenerweiterung erforderlichen Anlagen, beispielsweise Frachtterminals und infrastrukturelle Anbindung, bezogen werden. Ebenso sind Gebiete, die sich in der Planung befinden, einzubeziehen. Bei den betriebsbedingten Auswirkungen ist beim Schutzgut Mensch die Gesundheitsbeeinträchtigung zu prüfen.

Die Bewertung des Lärms soll anhand des Fluglärmsgesetzes erfolgen. Das Fluglärmsgesetz ist ein Entschädigungsgesetz und kein Planungsinstrument. Das Fluglärmsgesetz ist, hierüber besteht in Fachkreisen Einigkeit, reformbedürftig. Deshalb plant die Bundesregierung auch dessen Überarbeitung. Das Fluglärmsgesetz stellt eine veraltete und zudem falsche Bewertungsgrundlage dar.

Nicht nachvollziehbar ist, weshalb bei der Raumanalyse auf die Empfehlungen des Mediationsverfahrens mit Werten von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sowie die Grenzkurve 6x65 dB(A) L_{\max} für die Nacht abgestellt werden soll, bei den Auswirkungen zu Lasten der Betroffenen aber ein anderer Maßstab herangezogen werden soll. Dies führt dazu, dass ein Vergleich zwischen Bestand und künftigen Auswirkungen nicht vorgenommen werden kann. Deshalb sind einheitliche Standards und Empfehlungen des Mediationsverfahrens in bezug auf die Lärmisophone auch als Bewertungsmaßstäbe der Auswirkungsprognose zu Grunde zu legen.

In der Auswirkungsprognose wird lediglich auf den Fluglärm abgestellt. Das Vorhaben zieht eine Fülle weitere Folgemaßnahmen und Immissionen nach sich. Genannt sei lediglich der zusätzliche Straßenverkehr sowie zusätzlicher Gewerbelärm von Abfertigungsanlagen. Zur Beurteilung, welche Auswirkungen durch Lärm tatsächlich vom geplanten Vorhaben ausgehen, ist eine Gesamtuntersuchung aller relevanten Lärmquellen und eine Festlegung von Lärmobergrenzen für den Flughafenbetrieb erforderlich. Auch die Auswirkungen des Straßen- und Frachtverkehrs müssen einbezogen werden.

Bei den strukturellen Umweltauswirkungen wird nicht berücksichtigt, inwieweit eine Veränderung der Sozialstruktur durch die Verlärmung der Grundstücke erfolgt. Durch eine weitgehende Verlärmung der Siedlungsbereiche werden Einwohner, die über entsprechende finanzielle Mittel verfügen, aus stark von Lärm betroffenen Bereichen wegziehen. Die Folge davon wird eine Veränderung der Sozialstruktur der vorhandenen Gebiete sein. Dies hat auch städtebauliche Folgen, die in das in Anhang 3 unter X genannte städtebauliche Gutachten einzubeziehen sind.

1.1.6.1.2 Tiere und Pflanzen

Bei den anlagebedingten Auswirkungen ist bei der Südvariante vor allem die Verinselung der Flächen zwischen geplanter Südbahn und bestehendem Bahnsystem zu betrachten. Bei den

anlagebedingten Auswirkungen auf den Wald muss auch die sog. „Sonnenbrandproblematik“ bei Bäumen untersucht werden.

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen wird völlig vernachlässigt, inwieweit Flächen außerhalb des Untersuchungsgebiets durch den Druck der vertriebenen Populationen deren Lebensraum einschränken. Verdrängungseffekte wurden überhaupt nicht berücksichtigt.

1.1.6.1.3 Klima / Luft

Die vorgesehenen weiträumigen Rodungsmaßnahmen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des bestehenden Waldes in seiner positiven Funktion für die Luft und das Klima. Eine Auswirkungsprognose hinsichtlich der Waldfunktionen Klimaschutz und Luftreinhaltung ist erforderlich, da diese auch erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima in den anliegenden Gemeinden haben werden.

1.1.6.2 Variantenvergleich

In den Unterlagen ist eine Übersicht über die wichtigsten Träger des Vorhabens geprüften Vorhabensalternativen unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens einzubringen. Dies ist bisher nicht geschehen.

1.2. Teil B FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Zunächst ist auch bei der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung hinsichtlich der Variantendarstellung und der Beschreibung des Vorhabens auf die obigen Ausführungen zu verweisen. Dies gilt insbesondere für die Beschreibung der geplanten Flughafenerweiterung.

Bei der Darstellung der Auswirkungen auf die FFH Gebiete wurde nicht berücksichtigt, dass Natura 2000 ein kohärentes Netz schaffen soll. Zu Fragen der Netzfunktion schweigt sich das Scoping-Papier aus. Auch hier sind weitere Untersuchungen erforderlich.

2. Ergänzende Erläuterungen zum Scoping-Papier vom 27.09.2000

2.1 Vorgaben für die ökologische Datenerhebung

Durch die ergänzenden Erläuterungen zum Scoping-Papier vom 27.09.2000 will die FAG die notwendige Änderung in der Tiefe der Datenerhebung für das Schutzgut Tier / Pflanzen im Rahmen der UVS im Raumordnungsverfahren aufgrund fehlender Betretungserlaubnisse für Grundstücke vornehmen. Aus dem Schriftverkehr mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr zieht die FAG den Schluss, dass die vorgesehenen örtlichen Bestandserhebungen nicht flächendeckend und vollständig durchgeführt werden könnten. Insbesondere Kartierungen der Biotoptypen, pflanzensoziologische Vegetationskartierungen in den Kernzonen der drei Varianten und eine Bestandsaufnahme des faunistischen Artenspektrums im Gelände seien nicht möglich.

Die Flächen, die aufgrund der verweigerten Betretungserlaubnisse keinen detaillierten Geländeerhebungen unterzogen werden können, werden auf 40% der Flächen des Untersuchungsraumes beziffert. Um welche Flächen es hierbei genau handelt, ist offen. Die Kenntnis darüber, um welche Flächen es sich handelt, ist aber unerlässlich, um nachprüfen zu können, ob die unter 2.2 „Datenerhebung für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen“ genannten Grundlagen ausreichend und umfassend zusammengestellt wurden. Ein Vergleich der Untersuchungen in den betretbaren und nicht betretbaren Bereichen und eine Überprüfung späterer Ergebnisse wird durch die fehlenden Angaben erschwert. Unstimmigkeiten hinsichtlich der Untersuchungstiefe sind bereits vorprogrammiert.

Nicht nachvollziehbar ist, weshalb auf Seite 1/8 der ergänzenden Erläuterungen nochmals darauf hingewiesen wird, dass beim Schutzgut Mensch auf Grundlage von Lärmimmissionen

eine Betroffenheitsanalyse durchgeführt wird. Im vorhergehenden Abschnitt wurde ausgeführt, dass durch die Betretungsverweigerung das Schutzgut Mensch und die abiotischen Schutzgüter nicht betroffen seien. Der Sinn der Ausführungen im zweiten Absatz auf Seite 1/8 ist unklar. Selbst wenn man die Ausführungen für sinnvoll erachten würde, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, welche Einwohnerzahl zu welchem Zeitpunkt maßgeblich sein soll.

2.2. Datenerhebung für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Für die nicht betretbaren Bereiche, die noch näher definiert werden müssen, wurde eine Menge von Grundlagenuntersuchungen genannt, die trotzdem die Bewertung der umweltrelevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ermöglichen.

Eine Beurteilung, ob diese Grundlagen ausreichend und geeignet sind, um die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ausreichend zu ermitteln, ist nicht möglich, da weder alle genannten Grundlagen vorliegen und es sich ebenfalls unserer Kenntnis entzieht, welche Untersuchungen beispielsweise bei der Naturschutzverwaltung vorhanden sind.

Ohne die Grundlagen zum Teil inhaltlich zu kennen, ist teilweise nicht ersichtlich, von wann die Erhebungen stammen. Da ökologisch-biologische Sachverhalte einem Wandel unterzogen sind, kann nicht beurteilt werden, ob die erforderliche Zeitnähe gewährleistet wird. Teilweise stammen die Unterlagen auch aus bereits erheblich zurückliegenden Zeiträumen. Auf die Vegetationskarten zum Beweissicherungsverfahren zur Startbahn 18/West von ca. 1980 sei beispielhaft hingewiesen.

Unter welcher Aufgabenstellung die genannten Grundlagen erstellt wurden, ist teilweise unbekannt. Da Untersuchungen mit unterschiedlichen Fragestellungen für unterschiedliche Varianten zur Grundlage der Datenerhebung gemacht werden sollen, besteht die Gefahr, dass eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Varianten überhaupt nicht möglich ist, da sich insoweit die Sachverhaltsermittlungen unterscheiden.

Bei der Bestandserfassung soll ein Rückgriff auf die luftbildgestützte Biototypenerfassung erfolgen. Die Erfassung soll nach Angaben der FAG mit einem, auf die Anforderungen des Raumordnungsverfahrens zugeschnittenen zusammenfassenden Biototypenschlüssel in einem Maßstab von 1:10.000 erfolgen. Ob dies den Anforderungen an die Bestandserfassung genügt, wird bezweifelt. Immerhin hängt es davon ab, um welche Biotope es sich handelt, um beurteilen zu können, ob der Erfassungsmaßstab 1:10.000 ausreicht.

Aufgrund der Ergebnisse der Bestandserfassung auf den betretbaren Flächen soll mittels Analogieschluss auf das Vorkommen von bestimmten Tierartengruppen geschlossen werden. In welcher Art dies erfolgen soll, ist unklar.

Bei den Gewässern, die aufgrund der nicht vorhandenen Betretungserlaubnisse angeblich nicht untersucht werden konnten, sollen zur Beurteilung Badewasserqualitätsuntersuchungen und Besitz- und Fangzahlen der Angelvereine herangezogen werden. Dies reicht nicht aus. Auch hier ist anzunehmen, dass bei den Gewässerverwaltungen weitere Unterlagen und Daten vorhanden sind, die mit einbezogen werden müssen. Die Aussagen in den ergänzenden Erläuterungen auf Seite 1/10 machen schließlich deutlich, dass es sich bei den beiden genannten Datenquellen nur um beispielhafte handelt. Andere werden jedoch nicht genannt, obwohl es solche offensichtlich gibt.

2.3 Zusätzlicher Flächenbedarf

Mit den Angaben auf Seite 1/11 bis 1/12 will die FAG den durch das RP Darmstadt geforderten Erläuterungen zur zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für betriebsnotwendige Anlagen entsprechen. Die FAG zeigt überschlägig selbst, mit welchen zusätzlichen, über die reinen luftverkehrlichen Anlagen hinaus erforderlichen Flächen sie rechnet. Bemerkenswert erscheinen insbesondere die Angaben zu den Passagierkapazitäten und zum neuen Terminal. Dort sollen insgesamt 24 Mio. Passagiere zusätzlich abgefertigt werden. Angaben zu den Folgemaßnahmen fehlen mit Ausnahme der 22.000 zusätzlichen Parkplätze. Allein das Beispiel der geplanten 22.000 zusätzlichen Parkplätze zeigt, dass der geplante Ausbau noch

weit erheblichere Folgen haben wird, als dies bisher angenommen wurde. Allein zwei Parkbewegungen pro Tag und Stellplatz würden zu einem zusätzlichen Verkehr von 44.000 Fahrzeugbewegungen führen. Die Bewältigung dieses Verkehrsproblems wird nicht einmal diskutiert!

Der Bedarf für diese Flächen wird nicht begründet. Es wird lediglich behauptet, es bestünde ein weiterer Bedarf von rund 117 ha unabhängig von der zu realisierenden Variante. Eine Begründung des Bedarfs und der Notwendigkeit der Überbauung dieser Flächen beispielsweise für die „boomartig wachsende“ Luftfracht und andere betriebsnotwendige Anlagen erfolgte nicht.

Die FAG behauptet weiter, der Bedarf an zusätzlichen Betriebsflächen von rund 117 ha bestünde unabhängig von der zu realisierenden Variante. Dies ist nicht nachvollziehbar. Durch ein zusätzliches Terminal im Süden würde sich die FAG bezüglich der Abwicklung des Passagierverkehrs erheblich festlegen. Wird beispielsweise eine der Nordvarianten realisiert, sind erhebliche Verbindungsverkehre in den Süden erforderlich, die mit einem zusätzlichen Flächenbedarf und auch mit zusätzlichem Lärm verbunden sein werden. Welche Variante realisiert wird, hat also erhebliche Auswirkungen auf die Lage und den Umfang der zusätzlichen Betriebsflächen.

Bei den Umweltauswirkungen durch die zusätzlichen Betriebsflächen sind wiederum lediglich die allein durch die Betriebsflächen verursachten Wirkungen einbezogen. Die Sekundäreffekte, wie beispielsweise zusätzliche Infrastruktur, Lärm und Flächenbedarf sind nicht einbezogen.

Die FAG behauptet weiterhin, die Projektwirkungen würden durch den Betrieb der Start- und Landebahnen überlagert. Wie man zu einer solchen Feststellung kommen kann, wenn drei verschiedene Varianten geprüft werden sollen, die zusätzlichen Betriebsflächen aber lediglich im Süden des bisherigen Bahnsystems liegen, ist nicht nachvollziehbar. Ein solcher Schluss kann auch deshalb derzeit nicht gezogen werden, da zB die Auswirkungen der zusätzlichen Betriebsflächen auf die Infrastruktur zB nicht erfasst wurden. Erst wenn dies erfolgt ist, kann

beurteilt werden, ob die betriebsbedingten Projektwirkungen durch den Betrieb der Start- und Landebahnen überlagert werden.

C. Zu den Anlagen

1. Karten

Bei den im Anhang vorhandenen Karten sind Anpassungen vorzunehmen. Dies betrifft vor allem die Untersuchungsgebiete in ihrer Ausdehnung.

2. Fachgutachten Kurzbeschreibung von Inhalt und Leistungsumfang (Anlage 3)

2.1 Methodik / Leistungsumfang

Bei der Ermittlung der Kernzone und zusätzlichen Störzone wurde nur auf den Holzeinschlag abgestellt. Es werden mit Sicherheit aber auch andere Flächen in Anspruch genommen, die nicht Wald sind. Die dortige Ermittlung der Kern- und zusätzlichen Störzone ist unklar.

2.2 Erfassung der Flora

In der Kernzone soll bei der Ermittlung des Gesamtartenbestandes eine vollständige Gebietsbegehung im Frühjahr und im Sommer notwendig sein. In Teilbereichen soll eine weitere Begehung erfolgen.

Zur Kernzone wurde mitgeteilt, dass FFH-Arten nicht zu erwarten seien. Gerade dies ist durch die Untersuchung zu klären. Außerhalb der Kernzone sollen Probeflächen als Grundlage für die Beschreibung und Bewertung der angetroffenen Biotop ausgewählt werden.

Nicht dargestellt wurde, welcher Maßstab bei der Ermittlung der Probeflächen angelegt wurde. Wer die Probeflächen festlegt und wo diese liegen, ist offen. Unklar ist auch, ob FFH-Lebensraumtypen und Tier- und Pflanzenarten einbezogen werden.

2.3 Erfassung der Vegetation

Es sollen wiederum Probeflächen ausgewählt werden. Hier ist wiederum nicht ersichtlich, wer die Probeflächen auswählt und nach welchem Maßstab die Auswahl erfolgt.

2.4 Erfassung der Tierwelt

Auch hier sind wieder Probeflächen und bestimmte Tiergruppen als Indikatoren für nicht erfasste Tiergruppen vorgesehen.

Es sollen Fallen aufgestellt werden. Dies wäre an sich im Naturschutzgebiet nach der Naturschutzgebietsverordnung nicht zulässig. Mit Bescheid des RP Darmstadt wurde für Kartierungsarbeiten von den Verboten der Naturschutzgebietsverordnung befreit. Der Bescheid wurde, soweit uns Informationen vorliegen, angefochten. Wie die nach der FFH-Richtlinie geschützte Arten flächendeckend erfasst werden (zB Hirschkäfer und Heldbock) sollen und ob es mit deren Schutzstatus vereinbar ist, sie auch mittels Fallen zu ermitteln, wird nicht problematisiert.

3. Klimagutachten (II.)

Neben den nahegelegenen Siedlungsflächen sind auch geplante mit einzubeziehen. Zu den erforderlichen Messungen und zum Untersuchungsgebiet wurde bereits ausgeführt.

4. Hydrologisches und hydrogeologisches Gutachten (III.)

Hier müssen geplante Gebiete einbezogen werden.

5. Technisches Lärmgutachten (IV.)

Die Lärmwirkungen des Vorhabens in der UVS sollen auf der Grundlage der Isophonen 70 dB(A), 67 dB(A) und 60 dB(A) nach dem Fluglärmsgesetz ermittelt werden. Dies reicht nicht aus. Das Fluglärmsgesetz ist ein Entschädigungs- und kein Planungsgesetz. Das Berechnungsverfahren nach Fluglärmsgesetz ist veraltet und deshalb nicht anzuwenden. Wir fordern deshalb eine Lärmprognose der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zumindest anhand der in der Mediation zugrunde gelegten Werte nach der derzeitigen AzB. Auf obige Ausführungen wird verwiesen.

6. Management Kompensationsmaßnahmen mittels Öko-Konto (VI.)

Nach Auffassung des Büros igi soll die Umsetzung bzw. Realisierungsfähigkeit der naturschutz- und forstrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt geklärt sein. Dies kann aber im derzeitigen Verfahrensstadium noch nicht geklärt werden, da bereits die Daten zu den geplanten Varianten äußerst dürftig sind. Eine konkrete Suche, eine flächenscharfe Abgrenzung und eine grundstücksbezogene fachliche Bewertung ist derzeit nicht möglich, da überhaupt der Umfang des Eingriffs noch nicht klar definiert werden kann.

Zum Ökokonto ist festzustellen, dass bis heute nicht einmal der Ausgleich der Eingriffe durch den Bau der Startbahn 18/West erfolgt ist. Wird ein Ökokonto eingerichtet, dürfen nur Flächen genannt werden, die nicht bereits in früheren Verfahren „verplant“ worden sind. Es ist auch äußerst problematisch, wenn bereits im Vorfeld ein Ökokonto zum Ausgleich und zum Ersatz von Eingriffen festgelegt wird, die nicht gar nicht näher definiert sind. Wie hier ein Funktionenausgleich gewährleistet werden soll, ist fraglich.

7. Luftschadstoffe (IX.)

Bei der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens ist es sicherlich richtig, zunächst den Ist-Zustand und dann den Plan-Zustand zu dokumentieren. Beim Ist-Zustand stellt sich die Frage, ob auf den tatsächlichen oder den rechtlich zulässigen Zustand abgestellt wird. Die vorhabensbedingte Mehrbelastung reicht nicht aus. Zu berücksichtigen ist, inwieweit diese eventuelle Mehrbelastung zu Grenzwertüberschreitungen führt.

8. Städtebauliches Gutachten (X.)

Bei der Erhebung von Bauflächen- und Freiraumpotentialen wird auf die Restriktionen auf ausgewiesene Baugebiete durch Fluglärm hingewiesen. Planungen sind nicht einbezogen. Die Restriktionen werden nicht näher bestimmt. Die Kommunen müssen bei der Planung von Gebieten in Flughafennähe andere Lärmwerte zugrundelegen als der Flughafen. Stellt man bei der Planung auf das Jahr 2015 ab, muss man die gemeindliche Entwicklung bis zum Jahr 2015 ebenfalls einbeziehen.

D. Zusammenfassung

Zusammenfassend ergibt sich, dass die von der FAG vorgelegten Unterlagen nicht geeignet sind, den Untersuchungsrahmen der UVS näher zu bestimmen.

Das Vorhaben selbst wurde bisher nur lückenhaft beschrieben und dargestellt. Daran ändern auch die ergänzenden Erläuterungen vom 27.09.2000 nichts. Folge der unzureichenden Beschreibung des Vorhabens ist, dass weder die raumbedeutsamen Auswirkungen des

Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft ermittelt, noch bewertet werden können. Dies gilt auch für die nachgereichten Angaben zu den betriebsnotwendigen, zusätzlichen Flächen.

Die in den Scoping-Unterlagen genannte Untersuchungstiefe für das Schutzgebiet Mensch sowohl hinsichtlich der Raumanalyse, als auch hinsichtlich der Auswirkungsprognose und des Variantenvergleichs ist völlig unzureichend. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist nicht nach der tatsächlichen Raumbedeutsamkeit des Vorhabens erfolgt.

Eine Darstellung der Vorhabensalternativen und die Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens ist nicht einmal im Ansatz erkennbar. Ein Verweis auf das Ergebnis des Mediationsverfahrens ist ungenügend.

Der anberaumte Scoping-Termin kann angesichts der Ungeeignetheit der vorgelegten Unterlagen nicht die ihm vom Gesetz vorgegebenen Aufgaben erfüllen.

Wir werden deshalb im Termin **beantragen**,

den Scoping-Termin aufzuheben und der FAG aufzugeben, nachvollziehbare und vollständige Unterlagen zum geplanten Vorhaben vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Wurster
Rechtsanwalt
(nach Diktat verreist)

Fridrich
Rechtsanwältin