

DER KREISAUSSCHUSS



Kreisverwaltung · Postfach 1464 · 64504 Groß-Gerau

**Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3**

64283 Darmstadt

Regionalplanung und Umwelt

Auskunft erteilt: Herr Christiansen

Telefon: 06152/989-570 Fax: 989-403

17.09.2003 Az.: V/2.1-Jg

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

Anhörungsverfahren, Behördenbeteiligung nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG

Ihr Schreiben vom 10.06.03

Az. III 33.3 – 66 m 28 – Frankfurt/A 380

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei senden wir Ihnen die behördliche Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG zum Planfeststellungsverfahren betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen Frankfurt/Main.

Wir beantragen, das Verfahren einzustellen und das Vorhaben in das anstehende Planfeststellungsverfahren für den Gesamtausbau des Flughafens Frankfurt/Main zu integrieren.

Mit freundlichen Grüßen

(Will)
Erster Kreisbeigeordneter

Anlage

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

**Behördliche Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau
nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG**

INHALTSÜBERSICHT

1 Grundsätzliche Bedenken zu den Verfahrensgrundlagen.....	4
1.1 Untrennbarkeit des Vorhabens vom Gesamtausbau.....	4
1.2 Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.....	4
1. Keine Grundlage im Landesentwicklungsplan.....	4
2. Fehlende raumordnerische Grundlage.....	5
1.3 Unzureichende Prüfung von Vorhabensalternativen und Standortvarianten.....	6
1.4 Fehlende Begründung der Konzeption der Werftanlage.....	8
1.5 Überdimensionierung des Vorhabens.....	9
1.6 Widersprüchlichkeit der Unterlagen.....	10
2 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als betroffener Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße 152 (Okrifteler Straße).....	10
2.1 Fehlen eines Antrags auf Planfeststellung der Verlegung der Kreisstraße 152/823 11	11
2.2 Unzuständigkeit des luftverkehrsrechtlichen Planungsträgers für die Verlegung der Kreisstraße.....	12
2.3 Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verlegung der Okrifteler Straße.....	13
2.4 Mangelhafte Planung für die Verlegung der Kreisstraße.....	14
3. Trassierung.....	14
4. Straßenrechtliche Hinweise.....	16
3 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als Träger öffentlicher Belange.....	16
3.1 Schutzgut Menschen: Zunehmende Lärmbelastung.....	16
5. Fehlende Fluglärmprognose.....	16
6. Lärmzunahme durch Erhöhung der Flugbewegungen.....	17
7. Bewertungskriterien.....	18
3.2 Schutzgut Menschen: Erhöhung des Absturzrisikos.....	20

3.3 Schutzgut Menschen: Verlust unersetzbarer Waldfunktionen.....	20
3.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets.....	21
3.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des FFH-Gebiets.....	21
8. Zusammenfassung FFH-Richtlinie.....	22
3.6 Schutzgut: Nationale und Europäische Artenschutzbestimmungen.....	23
9. Rechtlicher Rahmen.....	23
10. Verstoß gegen Verbote.....	25
11. Darstellungen der Fraport AG.....	25
12. Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.....	26
13. Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG.....	26
14. Bewertung der direkten und indirekten Einwirkungen.....	26
15. Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.....	28
16. Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG.....	28
17. Störwirkungen.....	28
18. Keine Befreiungsmöglichkeit.....	30
19. Zwischenergebnis.....	30
20. Mangelhafte Sachverhaltsaufklärung.....	30
3.7 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets..	31
3.8 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Ausgleichbarkeit und Kompensationsmöglichkeiten	31
3.9 Schutzgut Boden.....	33
3.10 Schutzgut Wasser.....	33
3.11 Schutzgüter Luft und Klima.....	34
3.12 Landgebundener Verkehr.....	34
3.13 Fehlende Planunterlagen	36

Anlagen

1 Grundsätzliche Bedenken zu den Verfahrensgrundlagen

1.1 Untrennbarkeit des Vorhabens vom Gesamtausbau

Entgegen der Argumentation der Vorhabenträgerin wird der Bau der A 380-Werft als Bestandteil der Gesamtausbauplanung gesehen. Dies wird insbesondere daraus ersichtlich, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren alle Wartungseinrichtungen im Szenario „Prognosenullfall“ auf dem bestehenden Flughafengelände untergebracht werden konnten.

Des Weiteren besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem Bau der A 380-Werft und dem Umbau der bestehenden Wartungsanlagen im Norden des Flughafengeländes. Da auch Teile der im nördlichen Wartungsbereich durchgeführten Aufgaben in die A 380-Werftanlage verlegt werden sollen, entstehen im Falle der Nicht-Genehmigung des Gesamtausbaus in diesem Bereich Überkapazitäten, deren Bedarf nicht erkennbar ist.

Materiell ist die Aufspaltung eines Großvorhabens in selbständige Teile zulässig, wenn dem Grundsatz der Problembewältigung entsprochen wird. Dies setzt voraus, dass die einzelnen Bestandteile eine selbständige Funktion haben und keine einheitliche Sachentscheidung erforderlich ist. Dies ist hier jedoch nicht gegeben, da der gesamte Wartungsbereich an diesem Standort ausbaubedingt einer Neuordnung bedarf. Wegen der vielfältigen Verknüpfungen der A 380-Werft mit der Ausbauplanung ist ein getrenntes Verfahren unzulässig, da eine einheitliche Entscheidung in der Sache geboten ist.

Wird über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, so sind nach § 2 Abs. 1 Satz 4 UVPG die in diesen Verfahren durchgeführten Teil-Umweltverträglichkeitsprüfungen zu einer Gesamtbewertung aller Umweltauswirkungen zusammen zu fassen. Eine abschließende Bewertung des Teil-Vorhabens A 380-Werft kann erst erfolgen, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung für den übrigen Ausbau vorliegt. Dies ist noch nicht der Fall. Wir beantragen deshalb, das Planfeststellungsverfahren für die A 380-Werft einzustellen und das Vorhaben in das Verfahren für den Gesamtausbau zu integrieren.

1.2 Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung

1. Keine Grundlage im Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan Hessen 2000 enthält kein verbindliches Ziel für das vorliegende Vorhaben. Gem. Ziffer 7.4 soll der Flughafen „auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie wesentlichen Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen“. Die Erfüllung dieses Ziels kann jedoch, unter Berücksichtigung der oben gemachten Ausführungen, auch ohne den Bau einer Wartungshalle außerhalb des Flughafenzauns erreicht werden.

Durch das Urteil des VGH Kassel vom 16.08.2002 wurde der im Landesentwicklungsplan auf o.g. Ziel folgende Satz „Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus zu planen und zu realisieren“ für nichtig erklärt. Entgegen der Annahme der Antragstellerin bezieht sich diese Entscheidung nicht nur auf den explizit ge-

nannten Neubau einer Start- und/oder Landebahn, sondern umfasst alle über den aktuellen Umfang des Flughafensystems hinaus gehenden Erweiterungsmaßnahmen und somit auch die Erweiterung im Süden des Flughafens. Dies ergibt sich aus der Urteilsbegründung, in der der Gerichtshof ausführt, „dass durch diesen Satz erstmals seit der Errichtung der Startbahn West die Beschränkung des Betriebs des Frankfurter Flughafens auf das vorhandene Gelände in Frage gestellt wird“. Zum Zeitpunkt des Urteilspruchs war das Raumordnungsverfahren bereits abgeschlossen. Dem Gerichtshof war somit bekannt, dass neben dem Bau einer neuen Bahn zahlreiche weitere Maßnahmen außerhalb des Flughafenzauns geplant waren. Seine Entscheidung, mit einer solchen Zielfestsetzung werde eine „landesplanerische Letztentscheidung“ getroffen, die „nicht abschließend abgewogen worden“ sei und schließe somit widerrechtlich eine „Nullvariante“ aus, bezieht sich auf alle geplanten Maßnahmen außerhalb des Flughafengeländes.

Das beantragte Vorhaben findet somit keine Grundlage im Landesentwicklungsplan. Wie die Antragstellerin selbst ausführt, soll der Landesentwicklungsplan „an das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung angepasst werden“ (Antrag S. 30).

2. Fehlende raumordnerische Grundlage

Der gültige Regionalplan Südhessen 2000 enthält ebenfalls kein Ziel, den Flughafen Frankfurt auszubauen. Da sich eine „hinreichend konkrete und begründete planerische Aussage“ zum Zeitpunkt der Planaufstellung nicht treffen ließ, führt der Regionalplan lediglich aus, dass der Flughafen Frankfurt „in seiner Bedeutung als internationaler Großflughafen zu erhalten und zu stärken“ sei (RPS 2000, 7.4-1).

Die für die Errichtung der Werft benötigten Flächen sind im gültigen Regionalplan Südhessen 2000 als Waldbereich (Bestand), Regionaler Grünzug und Bereich für die Grundwassersicherung ausgewiesen. Der Bau einer Werft steht diesen Zielen entgegen.

Gem. § 12 Abs. 3 HLPG kann eine Abweichung zugelassen werden, „wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist“. Hierzu ist zu beurteilen, wie sich das Vorhaben in den gesamträumlichen Zusammenhang einordnet und welche Auswirkungen auf den Raum von ihm ausgehen. Dies lässt sich bei einem Vorhaben der Größenordnung dieser Flughafenwerft nicht im Rahmen eines einfachen Abweichungsverfahrens beurteilen, sondern erfordert ein umfassendes Raumordnungsverfahren.

Die Vorhabensträgerin zieht zur Begründung der Raumverträglichkeit des beantragten Vorhabens die Landesplanerische Beurteilung des Raumordnungsverfahrens für den Gesamtausbau heran. Diese bezieht sich jedoch in ihrem Begründungszusammenhang, insbesondere hinsichtlich der Neuordnung der variantenunabhängigen Fläche im Südbereich, auf den Gesamtausbau des Flughafens. Da der inhaltliche Zusammenhang zwischen A 380-Werft und Gesamtausbau seitens der Vorhabenträgerin verneint wird, kann die Landesplanerische Stellungnahme auch nicht als Grundlage herangezogen werden.

Die Planung der Werftanlage in der vorgelegten Form war, da sie nun ohne das Ausbauvorhaben zur Errichtung einer Landebahn beantragt wird, nicht Gegenstand der Landesplanerischen Beurteilung und müsste einer solchen zunächst unterzogen werden. Die Landesplanerische Beurteilung stellte fest, dass die Raumverträglichkeit der Inanspruchnahme der nicht zum Flughafen gehörenden Flächen unter der Bedingung eines kapazitiven Ausbaus hergestellt werden kann. Nicht beurteilt wurde die Raumverträglichkeit dieser Inanspruchnahme für den sog. Prognosenullfall. Eine Vergleichbarkeit der Planungsszenarien ist nicht gegeben. Denn nur für die Ausbaufälle hatte die Vorhabensträgerin zum

damaligen Zeitpunkt den Ausbau einer ca. 115 ha großen Fläche außerhalb des „Zaunes“ vorgesehen (Landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002, B I Nr. 4.1., S. 13).

Dies gilt um so mehr, als der Untersuchungsraum gegenüber dem Raumordnungsverfahren verändert wurde und die A 380-Flächen nun zum Teil außerhalb des im Raumordnungsverfahren betrachteten Bereichs liegen sollen.

1.3 Unzureichende Prüfung von Vorhabensalternativen und Standortvarianten

Es findet keine Prüfung externer Alternativen statt. So wäre die Stationierung und Wartung der A 380 z.B. am Flughafen München möglich oder in Hamburg, wo sich bereits ein zentrales Airbus-Ersatzteillager befindet. Für den Fall der Stationierung der A 380-Flotte an einem anderen Standort innerhalb Deutschlands werden seitens der Antragstellerin pauschal negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum Rhein-Main angenommen. Entsprechende Untersuchungen, die dies darstellen, werden jedoch nicht vorgelegt.

Den Bau einer A 380-Wartungshalle außerhalb des derzeitigen Flughafenzauns lehnen wir ab, da in den eingereichten Unterlagen nicht nachvollziehbar dargelegt wird, dass kein Alternativstandort innerhalb des Flughafengeländes in Frage kommt. Alternative Standorte innerhalb des Flughafengeländes werden überwiegend mit dem Argument ausgeschieden, dass sie mit der Ausbauplanung nicht vereinbar seien. Dies kann so nicht akzeptiert werden, da seitens der Antragstellerin gleichzeitig argumentiert wird, der Bau der A 380-Werft habe mit dem übrigen Ausbau nichts zu tun.

Darüber hinaus bezieht sich die Argumentation des Gegenstehens der Ausbauplanung immer auf die Umsetzung der Nord-West-Variante. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen zum Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsrisikos, ist diese Planung keinesfalls gesichert.

Ernsthaft in Betracht zu ziehende Varianten, wie der nördliche und der südliche Wartungsbereich sowie das Gelände der US-Airbase, wurden nicht hinreichend gewürdigt. Die Argumente, mit denen diese Standorte ausgeschieden werden, sind nicht belastbar:

Die Kollision mit der Ausbauplanung ist kein Argument, einen Standort zu verwerfen. Die Ausbauplanung ist keine rechtlich zu beachtliche Vorgabe, sondern bloße „Absichtserklärung“. Dies ist die zwingende Konsequenz der Trennung der Verfahren für Ausbauplanung und A 380-Werft.

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

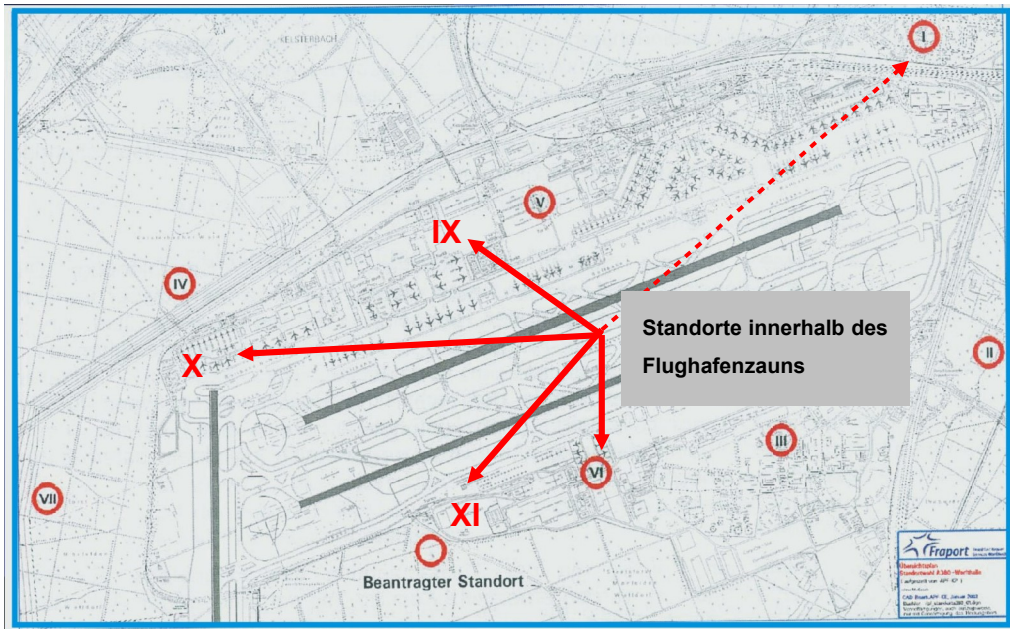
Insbesondere bieten sich die bestehenden Wartungsbereiche Nord und Süd an. Der laufende Wartungsbetrieb steht dem nicht entgegen. Die Unterbrechung des Wartungsbetriebs durch Abbruch und Neubau einer Halle ist zeitlich beschränkt. Mit Zwischenlösungen kann ein zeitlicher Engpass überbrückt werden.

Insgesamt verfügt die Fraport heute über Flächen von 1.918 ha. Die Behauptung, es gäbe auf dem gesamten riesigen Flughafenareal keinen geeigneten Standort für die A 380-Werft, ist weder plausibel noch glaubwürdig.

Ab 2005 steht auch die Fläche von Gateway-Gardens mit 40 ha zur Verfügung. Durch die Verlagerung anderer Funktionen, wie Verwaltung, Parkplätze, Speditionen oder das Luft-

hansa-Catering, können auf dem Kernareal erhebliche Flächen für Wartungseinrichtungen geschaffen werden. Solange Entwicklungspotenziale der vorhandenen Flächen und Flächenreserven für flughafenfremde Zwecke (Büro, Shopping, sonstige gewerbliche Nutzungen) genutzt werden, ist ein Neueingriff nicht gerechtfertigt.

Abbildung 1: Potenzielle Standorte innerhalb des Flughafenzauns



Unter Berücksichtigung der Mitbenutzung 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. Die geplante Rampe des Rollweges von der Landebahn Nordwest könnte bei Absenkung der Flughafenstraße rechtzeitig das bestehende Vorfeldniveau erreichen.

Abbildung 2: Standort Variante IX



Als weiterer Standort bietet sich die Fläche nordöstlich des Endes der Startbahn West nahe Cargo-City-Nord an. Werden die Gebäude 464, 466 und 468 entfernt, so kann auch

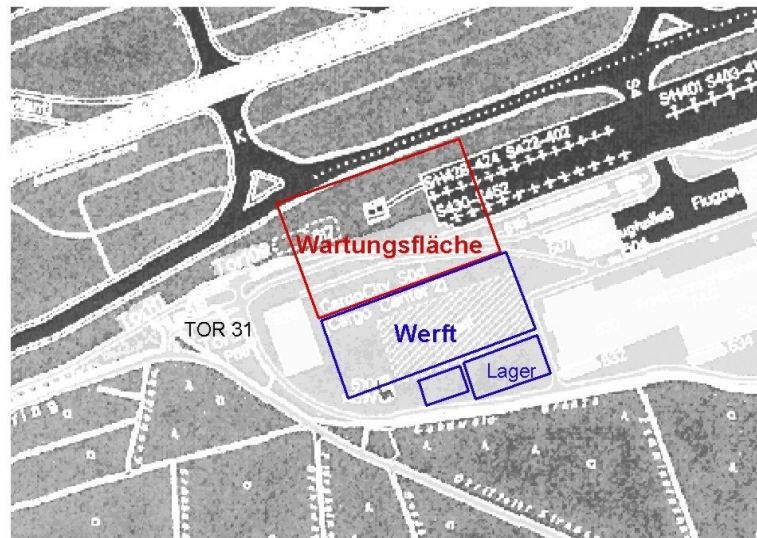
an dieser Stelle die geplante A 380-Halle mit 4 Einstellplätzen und den dazu notwendigen Einrichtungen realisiert werden. Die geplante Rampe des Rollweges von der Landebahn Nordwest könnte bei Verlegung Richtung Süden rechtzeitig das bestehende Vorfeldniveau erreichen.

Abbildung 3: Standort Variante X



Ebensowenig untersucht wurde ein Standort weiter östlich des beantragten, aber innerhalb des Flughafengeländes.

Abbildung 4: Standort Variante XI östlich des beantragten Standorts



1.4 Fehlende Begründung der Konzeption der Werftanlage

Die von der Fraport AG vorgelegte Planung geht insgesamt äußerst großzügig mit Fläche, insbesondere Waldfläche, um. Es ist nicht ersichtlich, weshalb das neue Tor 31 und das Parkhaus mitten im Wald vorgesehen sind und nicht im direktem Anschluss an das Flughafengelände. Es liegt der begründete Verdacht nahe, dass diese Flächen für weitere Ausbaumaßnahmen vorgehalten werden sollen. Da bisher keinesfalls absehbar ist, ob eine Inanspruchnahme dieser Flächen für weitere Baumaßnahmen je genehmigt wird,

handelt es sich hierbei um unzulässige Vorratsplanung seitens der Fraport AG und unnötigen Verbrauch von Waldflächen.

Auch die Anordnung der Werft, der Lagerhalle und der Betriebsstraße erfolgt nicht flächensparend. Dadurch wird dem gesetzlich vorgeschriebenen Grundsatz der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft nicht Rechnung getragen. Die Notwendigkeit der Flächensparnis in diesem Bereich wird auch explizit in der Landesplanerischen Beurteilung hervorgehoben: Unter Hinweis Nr. 7 (S. 5) wird verlangt, dass zum Schutz des künftigen Naturschutzgebiets „Markwald und Gundwald“ „im Bereich der variantenunabhängigen Ausbaufäche [...] alle Möglichkeiten zur Optimierung und zur Flächensparnis ausgeschöpft werden“ sollen.

Es fehlt eine Anlagenbeschreibung der Wartungshalle sowie eine Beschreibung der Tätigkeiten bei der Wartung, des Maschinenumfangs, der Betriebszeiten etc. Die Ausrichtung der Gebäude (Wartungshalle und Lagerhalle) zueinander ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere wird der Grund für die Anordnung der Lagerhalle südlich der Wartungshalle nicht erläutert. Eine Anordnung dieser Lagerhalle unmittelbar westlich oder östlich der Wartungshalle würde eine wesentlich frühere Rückführung der Trasse der zu verlegenden Kreisstraße K 823/152 auf den Bestand ermöglichen, eine deutlich flächensparendere Anordnung der neuen Zufahrt (verlegtes Tor 31) ermöglichen und somit die erforderlichen Eingriffe in den Bannwald deutlich verringern.

Gleichsam könnte hierdurch den Interessen des Kreises Groß-Gerau als Eigentümer des Straßengrundstückes K 152 (Okrifteler Straße) entsprechend Rechnung getragen werden. Ungeachtet der Frage, ob der Kreis insoweit grundrechtsrelevante Positionen geltend machen kann, sind jedenfalls die damit einhergehenden tatsächlichen und rechtlichen Beeinträchtigungen des Kreises nicht außer Acht zu lassen. Dies zumal, da bei der Inanspruchnahme von Grundeigentum insbesondere das Übermaßverbot im Sinne des geringstmöglichen Eingriffs und der höchstmöglichen Schonung uneingeschränkt zu berücksichtigen ist.

1.5 Überdimensionierung des Vorhabens

Die Wartungshalle ist in der beantragten Form überdimensioniert. Für derzeit 72 Langstreckenflugzeuge stehen in Frankfurt neun Hangarplätze zur Verfügung. Überträgt man dieses Verhältnis auf die 15 von Lufthansa bis 2007 bestellten Airbus A 380, so sind zwei Hallenplätze ausreichend. Der Flächenbedarf der Werft und dadurch der Eingriff in Natur und Landschaft lässt sich somit auf die Hälfte reduzieren (20.000 m²).

Wir fordern deshalb die komplette Überarbeitung der Standortalternativenprüfung für eine auf die notwendige Fläche von zwei Wartungspositionen reduzierte Halle.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Dimensionierung der Lagerhalle, der Büro- und Sozialräume hinzuweisen. Ihre Kapazitäten erschließen sich nur im Zusammenhang mit dem Generalausbauplan (S. 39), wonach diese Bereiche dem gesamten Wartungsbereich Süd (kapazitiver Ausbaufall) dienen sollen. Im Falle des Nicht-Ausbaus, von dem wir ausgehen, sind sie überdimensioniert.

Es stellt sich weiterhin die Frage, woher ein gesteigerter Wartungsbedarf für Interkontinentalflugzeuge kommen soll, wenn der Flughafen doch zur Zeit voll ausgelastet ist und der A 380 die Boeing 747-400 ersetzen soll. Offensichtlich nicht berücksichtigt wurde bei der Prognose der Stellplatzunterdeckung, dass das A 380-Flugzeug andere Interkontinentalflugzeuge ersetzen soll. Dabei ist der A 380 nicht nur größer, sondern weist die 1,5-fache

Kapazität an Sitzplätzen auf. Hieraus ergibt sich, dass mit weniger Flugstunden mehr Passagiere befördert werden können und es somit zu weniger Wartungsereignissen kommen müsste.

Es fehlen Angaben über die Wartungshäufigkeit anderer Flugzeugtypen als des A 380.

1.6 Widersprüchlichkeit der Unterlagen

Der Antrag auf Planfeststellung ist nicht frei von Widersprüchen. Es liegt eine Divergenz zwischen Gegenstand der Planfeststellung und Gegenstand der UVP vor. In der Antragsbegründung unter "Gegenstand der Planfeststellung" heißt es, dass „die zusätzlichen Triebwerksprobeläufe auf dem Rollweg C nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsantrages sind (Ordner Nr. I Heft A2 Nr. 4, S. 19). Dies steht in einem Widerspruch zu den übrigen Planfeststellungsunterlagen. So sind die nächtlichen Vollastprobeläufe als „Betriebsbedingte Projektwirkungen“ in die UVP aufgenommen (Ordner 4, Bd. C, Nr. 3.2., S. 15).

Auch die Beschreibung der Durchführung des Triebwerksprobelaufs (Erläuterungsbericht Technische Anlagen, Ordner I Heft B1, S. 34) beinhaltet die nächtlichen Vollastläufe. Dargelegt wird, dass auf den drei Vorfeldpositionen Triebwerksprobeläufe der Leistungsstufe „Idle“ und „Part Power“ und „Take-Off Power“ am Tage vorgesehen seien. Triebwerksprobeläufe der Leistungsstufe „Take-off Power“ fänden für A 380-Flugzeuge in der Nacht auf der Rollbahn TWY C zwischen den Parallelbahnen statt (Ordner I Heft B1, S. 35). Ebenso verhält es sich mit der Bodenlärmmuntersuchung (vgl. Ordner 6 Bd. C, S. 1 ff.). Auch dort wird die Lärmbelastung unter Einbeziehung der nächtlichen Vollastläufe ermittelt.

2 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als betroffener Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße 152 (Okrifteler Straße)

Der Kreis Groß-Gerau ist Eigentümer der Kreisstraße 152. Diese umfasst die in den Planunterlagen (B 3.1 und B 3.3, Plan B 3.2-1) aufgeführten Straßengrundstücke in der Gemarkung Walldorf (Flur 7, Flurstück-Nr. 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 2/10 und 1/23). Im Grunderwerbsverzeichnis (B 3.3) ist unter [2] fälschlicherweise das ASV Darmstadt als Eigentümer vermerkt.

Der Kreis Groß-Gerau ist auch Eigentümer der Straßengrundstücke in der Gemarkung Rüsselsheim, die in den Antragsunterlagen offensichtlich übersehen wurden.

In seiner Eigenschaft als Grundeigentümer stimmt der Kreis der Verlegung der Okrifteler Straße nicht zu.

Des weiteren ist der Kreis Groß-Gerau in seiner Eigenschaft als Straßenbaulastträger in seiner Planungshoheit betroffen. Die Verlegung der Kreisstraße 152 weicht von den planerischen Vorstellungen des Kreises Groß-Gerau für diesen Straßenabschnitt ab.

Beim Bau der Werftanlage und der Verlegung der Okrifteler Straße handelt es sich um selbständige Vorhaben, die nicht zwingend einer einheitlichen Entscheidung gemäß § 78 HVwVfG bedürfen.

In seiner Eigenschaft als Eigentümer und Straßenbaulastträger erhebt der Kreis Groß-Gerau die folgenden Einwände:

2.1 Fehlen eines Antrags auf Planfeststellung der Verlegung der Kreisstraße 152/823

Die Antragstellerin stellt vier Anträge:

- Sie beantragt zunächst, unter Berufung auf das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und das hessische Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) in Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt Main den Plan für die Erweiterung dieses Flughafens um einen Werftbereich nach Maßgabe von 29 im Einzelnen durch Gliederungsnummern, Titel und Maßstab bezeichneten Plänen festzustellen und damit die Errichtung dieser Anlagen zuzulassen und die zur Anlage erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Bewilligungen i.S.v. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. §§ 74,75 HVwVfG einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen sowie Genehmigungen (§§ 7, 8 WHG, §§ 19,20,2150 HWG) zu erteilen.
- Als nächstes beantragt sie die Feststellung der vorbezeichneten Pläne.
- Weiter beantragt sie die Feststellung von drei Verzeichnissen (Bauwerke, LBP-Maßnahmen, Grunderwerb);
- schließlich die Erteilung von fünf wasserrechtlichen Gestattungen (Änderung der bestehenden Einleiteerlaubnis, Bau und Betrieb eines Regenrückhaltebeckens, Wasserbenutzung Werfthalle und Lagerhalle, Versickerung des Niederschlagswassers Kreisstraße und Betriebsstraße, Bauzeitliche Versicherungsfläche am Tor 99).

Diese Anträge sind nicht fähig, festgestellt zu werden, weil sie einen Gegenstand zum Inhalt haben, welcher nicht in den Anwendungsbereich des LuftVG und des HVwVfG fallen. Ein luftverkehrsrechtliches Planfeststellungsverfahren kann sich nur auf die notwendigen Einrichtungen des Flughafens beziehen. Notwendigkeit bedeutet, dass ein funktionaler Zusammenhang mit dem Luftverkehr besteht, wie dies unzweifelhaft bei Gebäuden für die Flugzeugwartung, Tanklager und Triebwerksprobelaufstellen und gerade noch bei Gebäuden für Luftpost, Luftfracht oder Betriebsgebäuden für Expeditionen der Fall sein dürfte.

Es zeigt sich jedoch, dass Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung nicht nur Betriebsflächen und Gebäude des Flughafens sind, sondern auch eine Kreisstraße, konkret die Verlegung der K 152 (Okrifteler Straße) im Bereich des Kreises Groß-Gerau auf dem Gemeindegebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf und der Stadt Rüsselsheim bzw. K 823 (Airportring) auf dem Gemeindegebiet der Stadt Frankfurt am Main. Bei dieser Kreisstraße besteht dieser ausgeführte funktionale Zusammenhang nicht, da der funktionale Zusammenhang nicht mit dem Luftverkehr sondern ausschließlich mit dem öffentlichen Straßenverkehr besteht. Die Straße ist nicht für den Luftverkehr notwendig, sondern dient der Verbindung der Städte Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf. Hieran ändert auch nichts, dass der Flughafen über das Tor 31 an diese Straße und damit an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist. Denn die Anbindung baulicher Anlagen an das öffentliche Verkehrsnetz ist keine Besonderheit des Luftverkehrs sondern Bestandteil der allgemeinen Erschließung einer baulichen Anlage. Dafür gibt es hinsichtlich des Flughafens zahlreiche weitere Anschlusspunkte. Auch die Werft könnte anderweitig an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden.

Hinzu kommt, dass die Änderung einer Kreisstraße (Verlegung der K 152) gemäß §§ 33 Abs. 1 oder Abs. 3 i. V. m. Abs. 4 HessStraßenG ein eigenes Planfeststellungsverfahren erfordert. Zulässiger Antragsteller in diesem Verfahren ist der Trägers der Straßenbaulast,

im Bereich von Mörfelden-Walldorf also der Kreis Groß-Gerau, und nicht der Flugplatzbetreiber. Ein derartiger Antrag des Kreises Groß-Gerau liegt nicht vor.

Da zwingende Gründe nicht vorliegen, die einen Eingriff in die grundsätzlich festgelegte Kompetenzordnung, insbesondere ein Abweichen von den gesetzlich geregelten Verfahrenszuständigkeiten, rechtfertigen könnten, gelangt § 78 HVwVfG nicht zur Anwendung. Die Behördenanhörung nach § 73 Abs. 2 und 3a HVwVfG reicht nicht aus, um etwa abweichenden planerischen Vorstellungen anderer Planungsträger hinreichend Rechnung zu tragen.

2.2 Unzuständigkeit des luftverkehrsrechtlichen Planungsträgers für die Verlegung der Kreisstraße

Zuständige Behörde für die Planfeststellung einer Straßenänderung ist das Verkehrsministerium als oberste Straßenbaubehörde des Landes und nicht das hier das Verfahren führende und nach § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG von der Landesregierung bestimmte Verkehrsministerium als oberste Luftfahrtbehörde und Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt, vgl. § 1 Abs. 1 u. 2 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten vom 30.10.2001.

In diesem Zusammenhang beantragt die Antragstellerin die Verlegung der Kreisstraße als Folgemaßnahme der Realisierung der A380-Werft nach § 8 Abs. 1 LuftVG zur Planfeststellung (A2 S. 22). Eine Einbeziehung der Straßenänderung in die luftverkehrliche Planfeststellung findet aber keine Grundlage in § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG.

Diese Vorschrift enthält einen gesetzlich angeordneten Zuständigkeitswechsel, wenn sich die Maßnahme in Bezug auf das beantragte Vorhaben als notwendige Folgemaßnahme an einer anderen Anlage darstellt.

Unter notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen sind vom Wortlaut der Vorschrift her alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch die Baumaßnahme aufgeworfenen Konflikte erforderlich sind (BVerwG, NVwZ 1994, 1002). Ein solcher Konflikt ist vorliegend gegeben, da die Werftanlage über den Flughafenzaun hinaus errichtet werden soll und die an dieser Stelle am Zaun entlangführende Kreisstraße die Verbindung des Rollfeldes mit dem Werftgelände zerschneiden würde. Deshalb soll die Straße abgerissen und entlang dem neuen Flughafenzaun nach Süden verlegt werden (B 1, S. 61 ff.).

Unter Folgemaßnahmen werden einschränkend nach Sinn und Zweck der Vorschrift jedoch nur solche Maßnahmen gefasst, welche über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Deshalb dürfen selbst unvermeidbare Anpassungen nicht unter den Begriff der Folgemaßnahmen fallen, wenn sie ein eigenes Planungskonzept des anderen Planungsträgers voraussetzen (BVerwG, B. v. 22.09.1999, NVwZ-RR 2000, 138, zitiert nach juris/Umweltrecht). Diese Einschränkung ist im Wege richterlicher Rechtsfortbildung entwickelt worden, damit nicht unter dem „Deckmantel“ einer notwendigen Folgemaßnahme die Planungskompetenz des konkurrierenden Planungsträgers in ihrem Kern beeinträchtigt wird (BVerwG, NVwZ 2000, 435).

Davon kann vorliegend jedoch ausgegangen werden. Die in Rede stehende Verlegung der Straße wie auch die beabsichtigte Trassenführung tragen diesen Grundsätzen nicht hinreichend Rechnung. Die Verlegung der Kreisstraße K 152 weicht eindeutig von den planerischen Vorstellungen des Kreises Groß-Gerau für diesen Straßenabschnitt ab. Diese wurden in einem Vertrag zwischen dem Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, dem

Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf, dem Magistrat der Stadt Kelsterbach und der Flughafen Frankfurt/Main AG vom 27.02.1980 über die Verlegung der Okrifteler Straße (K 152) in Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main gemäß Planfeststellungsbeschluss des HMWT vom 23.03.1971 hinreichend konkretisiert. Danach wurde die Verlegung der Straße gemäß § 33 Abs. 3 Ziffer 2 und Abs. 4 Hessischem Straßengesetz genehmigt. Die Planungskonzeption des Kreises und der Städte wurde übernommen und in der Vereinbarung in Einzelheiten ausgeführt. Im Zentrum standen Sicherheitsfragen sowie die Verbesserung der Zügigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. An dieser Konzeption hat sich aufgrund der Bannwaldausweisungen im Bereich der neuen Trasse nichts geändert. Der Kreis beabsichtigt deshalb, an der bestehenden Trassenführung festzuhalten.

Weiterhin wurden noch im Raumordnungsverfahren für die Cargo-City-Süd, Landesplanerische Beurteilung, Zulassung von Abweichungen, veröffentlicht am 23.12.1994, zahlreiche Maßnahmen entlang des Flughafenzauns zum Schutz des südlich und westlich angrenzenden Bannwaldes festgesetzt, welche die Konzeption des Kreises unterstützen sollten. Dort heißt es unter Punkt 3. Straßenanbindung wörtlich: „soweit der geringere Teil des zu erwartenden Straßenverkehrsaufkommens über die bereits vorhandene Anbindung Flughafenring/Okrifteler Str. zum Tor 31 des Flughafengeländes hin erfolgt, ist eine Erschließung über die Kreisstraße K 152 aus Richtung Mörfelden-Walldorf mit Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Flughafengelände und Mörfelden-Walldorf zu unterbinden. Zu diesem Zweck sind verkehrslenkende Maßnahmen zu treffen, damit die Wohngebiete von Mörfelden-Walldorf nicht beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen sind auf den Ziel- und Quellverkehr auch für die Fahrten zur Nachtzeit und für Transport mit gefährlichen Gütern auszudehnen.“ Der Kreis Groß-Gerau hat in Umsetzung seiner planerischen Vorstellung für diesen Straßenabschnitt den Ausschluss des LKW-Verkehrs zwischen Tor 31 und Walldorf angeordnet. Von dieser Konzeption weicht die vorliegende Planung ganz erheblich ab. Es soll zu verstärktem Verkehrsaufkommen kommen, die Erschließung des neuen Werftbereichs soll über die K 152 erfolgen, es sind keine Maßnahmen bezogen auf den Ziel- und Quellverkehr auch für die Fahrten zur Nachtzeit und für Transport mit gefährlichen Gütern möglich. Es steht zu befürchten, dass die Wohngebiete von Mörfelden-Walldorf beeinträchtigt werden.

All dies weist darauf hin, dass die geplante Verlegung der Kreisstraße ein eigenes Planungskonzept des Kreises Groß-Gerau erforderlich macht.

Ferner wird eine Behördenanhörung nach § 73 Absatz 2 und 3a HVwVfG allein als nicht ausreichend erachtet, um abweichenden planerischen Vorstellungen – auch anderer Planungsträger – gerecht zu werden.

2.3 Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verlegung der Okrifteler Straße

Nach § 33 Abs. 3 Nr. 3a) Hessisches Straßengesetz ist für den Neu- oder Ausbau von Straßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn sich das Vorhaben auf Gebiete auswirkt, die nach der Vogelschutz-, der FFH- oder der Natura 2000-Richtlinie unter besonderem Schutz stehen. In den vorgelegten Unterlagen ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die neue Okrifteler Straße zu erkennen. Diese muss insbesondere die FFH-Verträglichkeitsprüfung beinhalten. Auf der Grundlage der dabei durchzuführenden Alternativenprüfung sind sich aufdrängende Alternativen, die das FFH-Gebiet weniger stark beeinträchtigen, zu wählen.

2.4 Mangelhafte Planung für die Verlegung der Kreisstraße

Neben der zuvor dargelegten Unzuständigkeit weist die vorliegende Planung auch in der Sache erhebliche Mängel auf. Sie zeigt, dass der Antragsteller mit einem straßenrechtlichen Planungskonzept überfordert ist.

3. Trassierung

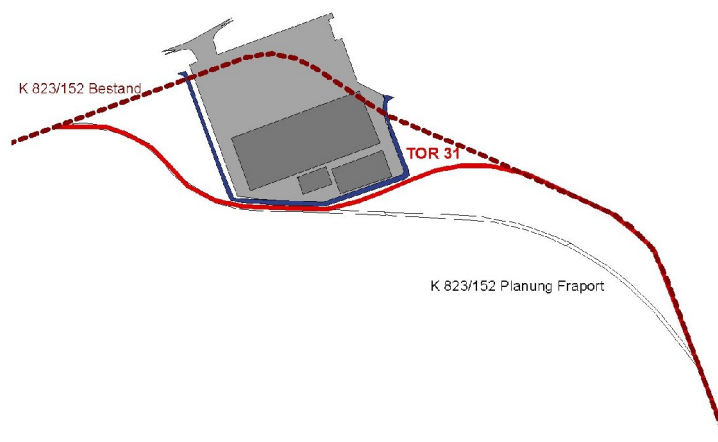
Die Unterlagen legen nicht dar, warum die Kreisstraße in genau dieser Trassierung realisiert werden soll. Es wird nicht angegeben, für welche Geschwindigkeit die Straße ausgelegt wird und welche Verkehrsmengen prognostiziert werden. Es ist somit nicht nachvollziehbar, ob geltende Vorschriften eingehalten wurden. Auch wird nicht dargestellt, ob es sich bei der vorgelegten Ausführungslösung um die nach Abwägung aller Belange (Umwelt, Verkehr, Kosten, etc.) günstigste Lösung handelt.

Insbesondere fehlt eine Darstellung untersuchter Varianten der verlegten Kreisstraße. Es kann daher unterstellt werden, dass mögliche, sich aufdrängende Varianten mit geringerem Eingriff in den Wald, das potenzielle FFH-Gebiet und die Kreisstraße nicht untersucht wurden. Die Frage der Eingriffsvermeidung und -minimierung ist folglich nicht ausreichend untersucht. Aufgrund der Beeinträchtigung des FFH- und des IBA-Gebietes wäre eine solche Alternativenprüfung jedoch zwingend.

In Erwägung zu ziehen wäre bspw. eine Untertunnelung des Plangebiets analog der Unterquerung der Startbahn 18 West. Für den Wartungsbetrieb ist es nicht erforderlich, dass die Straße am Südrand des Geländes entlang verläuft. Sie könnte auch die Wartungsflächen und Vorfeldpositionen unterqueren. Die heutige Lage der Straße wird nicht mit Hochbauten überplant, so dass technisch vergleichbare Bedingungen zur 18 West vorhanden wären.

Zu prüfen wäre auch eine eingriffsminimierende Verlegung, wie beispielhaft in der folgenden Grafik dargestellt.

Abbildung 5: Modifizierte Verlegung der Kreisstraße



Beide Verlegungen sind jedoch nicht erforderlich, wenn für die Wartungsanlagen Standorte innerhalb des Zaunes gewählt würden.

Sollte die Verlegung der Okrifteler Straße wider unseres Erwartens und trotz o.g. Ausführungen dennoch durchgeführt werden, wären folgende Mängel in der Planung zu beheben:

Die beantragte Trassierung lässt den provisorischen Charakter des westlichen Teils der Werftumfahrung ($R=200\text{m}/200\text{m}$) erkennen. Nicht zu akzeptieren ist, dass die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendigen und erforderlichen Haltesichtweiten einer Abwägung bezüglich der Eingriffsminimierung unterworfen werden. Die erforderlichen Haltesichtweiten bei Nässe wären grundsätzlich einzuhalten und unterliegen nicht dem Abwägungsgebot. Die Planung wäre entsprechend zu überarbeiten.

Die vorgelegte Trassierung widerspricht der RAS L (95) Ziff.4.2.2, die für die Trassierungsfolge Gerade – Übergangsbogen – Kreisbogen in Abhängigkeit von der Geradenlänge anstelle des gewählten Radius $R=200\text{m}$ einen Radius von $> 400\text{m}$ vorsieht.

Die Trennung der Fußgänger von der Fahrbahn (Erläuterungsbericht S. 62 letzter Absatz) wäre gemäß Lageplan 1.4.1-3 für die fußläufige Gehwegverbindung zum Tor 31 nicht gegeben. Der seitliche Sicherheitsraum von $> 1,00\text{ m}$ (vgl. RAS Q 96 Ziff.2.3.1) fehlt. Insofern fehlt auch der seitliche Abstand von $0,50\text{ m}$ vom Fahrbahnrand zum Hochbord (vgl. RAS Q 96 Ziff.2.4.8). Die Planung wäre entsprechend zu überarbeiten.

Die dargestellte Betriebsstraße verlief parallel und unmittelbar angrenzend zur zu verlegenden K 152. Um Blendungen und Irritationen bei den Verkehrsteilnehmern auf der K 152 vorzubeugen, wäre in diesem Bereich bis zum Ende der Eckausrundungen der Betriebsstraße ein geeigneter Blendschutz in Form eines Zaunes oder einer Bepflanzung vorzusehen. Die Beleuchtung der Betriebsflächen und der Gebäude müsste blendfrei erfolgen.

Der das Fraport-Gelände begrenzende Zaun wäre westlich der Toranlage 31 außerhalb des freizuhaltenden Sichtfelds aufzustellen. Die freizuhaltenden Sichtfelder gehören zur Straße und bilden die Straßengrenze. Von daher wären die Planunterlagen B 1.4.1-7 bis 1.4.1-9 als Bestandteil des Verfahrens zu werten und nicht nur als nachrichtliche Information.

Die Straßenentwässerung ist über die Fahrbahn vorgesehen. Die Bankette/Seitenstreifen wären deshalb mit 12% auszubilden. Die notwendigen Kontrollschächte zur Überwachung der Entwässerungseinrichtung wären vorzusehen.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser soll in eigens hierfür ausgebildete Mulden versickern. Die vorgelegten Unterlagen weisen jedoch nicht nach, dass dies von wasserrechtlicher Seite genehmigungsfähig ist. Entsprechende Angaben zur Verkehrsbelastung sind vorzulegen.

Die einzelnen Mulden wären in das Bauwerksverzeichnis (B1.7) mit entsprechender Regelung aufzunehmen.

Die Breite des neuen Fuß-/Radwegs von ca. $2,00$ wäre in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

Der Plan 1.3-1 „Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen“ wäre dahingehend zu ergänzen, dass die Zahl der Stellplätze im Parkhaus festgesetzt werden.

Durch den Neubau sollte die Kreisstraße von ca. $6,00\text{ m}$ auf $7,50\text{ m}$ verbreitert werden. Auswirkungen auf die Kapazität, durch eine verstärkte Trennungswirkung oder durch die höhere Versiegelung werden in den eingereichten Unterlagen nicht untersucht.

Die Größe des neuen Tores 31 lässt auf eine Veränderung der Bedeutung der Straße schließen, die wahrscheinlich in Zusammenhang mit dem später vorgesehenen Bau von Terminal 3 und der Neuordnung der Cargo City Süd steht. Die Unterlagen enthalten jedoch kein Verkehrskonzept, das sich mit den Auswirkungen der Veränderungen der Straße befasst.

4. Straßenrechtliche Hinweise

Bei der Anbindung des Tores 31 handelt es sich gemäß Erläuterungsbericht um eine private Zufahrt. Diese wäre nach dem §§ 19 und 16 HStrG zu regeln. Die Erlaubnisnehmerin (Fraport) hätte dem Straßenbaulastträger alle im Zusammenhang mit der Zufahrt entstehenden Kosten zu ersetzen. Später eventuell erforderliche Änderungen der Zufahrt, auch Änderungen aufgrund andersartiger oder größerer Verkehrsmengen, gingen zu Lasten der Vorhabensträgerin (Fraport). Auf entsprechende Regelungen wäre im Bauwerksverzeichnis (B 1.7) hinzuweisen.

Eine Widmung der verlegten K 823/152 im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses, wie von Fraport vorgesehen, ist nach Straßenrecht nicht möglich. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wäre die Neubaustrecke gem. §4 HStrG zu widmen und der aufzugebende Abschnitt der K 152 gem. §6 HStrG einzuziehen. Die hierfür erforderlichen Unterlagen wären von Fraport zu erstellen und über den Baulastträger an die jeweils zuständigen Stellen zur Widmung und Einziehung weiter zu leiten.

Die hiermit verbundene Aktualisierung der Straßeninformationsbank und Übergabe von Bestandsplänen wäre in einer Vereinbarung zwischen den Beteiligten aufzunehmen und festzuschreiben. Das Bauwerksverzeichnis wäre diesbezüglich zu ergänzen.

Die Ausführungsplanung der K 152 hätte in enger Abstimmung mit dem Kreis Groß-Gerau als Baulastträger sowie dessen Auftragsverwaltung (HSVV/ASV Darmstadt) zu erfolgen.

Die Vorhabensträgerin hätte dem Baulastträger alle Kosten zu ersetzen, die im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung, der örtlichen und überörtlichen Bauüberwachung, etc. entstünden. Hierüber wäre zwischen dem Kreis Groß-Gerau und der Fraport AG eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen und das Bauwerksverzeichnis zu ergänzen.

Die Mehrkosten für die Unterhaltung, insbesondere für die Unterhaltung der Versickerungsmulden, wären gem. § 21 HStrG seitens der Vorhabensträgerin zu Gunsten des Kreises Groß-Gerau zu erstatten. Eine entsprechende Regelung wäre in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

3 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als Träger öffentlicher Belange

3.1 Schutzgut Menschen: Zunehmende Lärmbelastung

5. Fehlende Fluglärmprognose

Die Antragstellerin verzichtet im Antrag auf die Prognose der Fluglärmsituation. Vielmehr behauptet sie, dass sich durch den Bau der Wartungseinrichtungen für den A 380 und insbesondere durch den Betrieb des A 380 am Flughafen Frankfurt die Lärmsituation nicht ändere, da der A 380 nicht lauter sei als die B 747-400, die durch den A 380 sukzessive ersetzt werde.

Bisher sind die genauen Lärmauswirkungen des Flugzeuges jedoch nicht bekannt. Ein Prototyp soll erst im Jahr 2004 gebaut werden. Die Datengrundlage, die der Lärmprognose zu Grunde gelegt wird, ist unzureichend, da seitens der Hersteller keine garantierten Daten zu Triebwerksgeräuschen zur Verfügung gestellt werden. Es gibt lediglich die Aussage von Airbus, dass der A 380 nicht lauter sein werde als das derzeit lauteste Flugzeug, das in Frankfurt eingesetzt wird. Die Gutachter sind deshalb auf Spekulationen angewiesen. Dies kann als Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens nicht akzeptiert werden.

Erfahrungswerte belegen jedoch, dass bei groß dimensionierten Fluggeräten, zu denen auch der A 380 zu zählen ist, aerodynamisch bedingt eine höhere Geräusentwicklung zu erwarten ist, als dies bei kleineren Flugzeugen der Fall ist. Es ist deshalb zu befürchten, dass sich die Lärmsituation durch den neuen Flugzeugtyp verschlechtern wird.

Die Fraport AG vergleicht die Steigleistung von Jumbo und A 380 lediglich im oberen Luftraum, auf Angaben für den lärmrelevanten unteren Luftraum wird jedoch verzichtet. Gerade hier schneidet der A 380 jedoch wesentlich schlechter ab als die Boeing 747-400 und genauso schlecht wie der A 340-200/-300. Die maßgebliche darstellende Größe ist hier der Quotient Schub/Gewicht, der beim A 380 verhältnismäßig gering ist. Es ist deshalb zu befürchten, dass sich der A 380 durch ein ähnlich schlechtes Steigverhalten auszeichnet wie der „Jumbo“ B 747 und auf den Abflugrouten sehr tief fliegt. Auch die Belastung in der Nacht wird nach der beabsichtigten Planung größer sein, wenn aerodynamisch lautere Flugzeuge fliegen.

Neben der B 747-400 muss sich der A 380 aber auch einem Vergleich mit der B 777 und dem A 340-600 stellen; letzterer ist hinsichtlich der Kapazität praktisch identisch mit der B 747-400. Diese Flugzeuge entsprechen aerodynamisch dem Stand der Technik und haben dank angemessener Motorisierung auch eine ordentliche Steigleistung, d.h., dass ihre Lärmimmission mit zunehmender Entfernung vom Flughafen auch schnell abnimmt. Wir fordern deshalb den Vergleich der Lärmimmission des A 380 mit B 777 und A 340-600.

Neben dem Lärm der Triebwerke kann die enorme Größe dieses Flugzeugtyps zusätzliche negative Auswirkungen hinsichtlich der Lärmentwicklung durch den Flugzeugkörper, der Verstärkung der Wirbelschleppenproblematik und der Bedrohungsempfindens haben.

Einen eindeutigen Verstoß gegen die Regeln der nationalen und internationalen Normen stellt der Umstand dar, dass keine Abschätzung der Ungenauigkeiten der Prognose vorgenommen wurde. Dies führt zu einer falschen Abschätzung der Einzelereignispegel.

6. Lärmzunahme durch Erhöhung der Flugbewegungen

Zudem ist die Behauptung der Fraport AG in den Antragsunterlagen, mit dem Neubau der A 380-Werft wäre keine Erhöhung der Flugbewegungen verbunden, unzutreffend. Um eine möglichst hohe Auslastung des Großraumflugzeuges zu erreichen, ist es naheliegend, dass durch den A 380 zusätzliche Zubringerflüge verursacht werden. Gerade durch den Einsatz des A 380 soll ja die Hub-Funktion des Flughafens gestärkt werden. Der Einsatz des A 380 am Flughafen Frankfurt wird also mit einer Verkehrssteigerung des Luftverkehrs in Frankfurt verbunden sein.

Auch die Einrichtung der Wartungsstation in Frankfurt wird diesen Effekt verstärken. Allgemein ist anerkannt, dass über den Zusammenhang zwischen dem Maßstab der Flugbetriebsflächen und den Lärmeinwirkungen ein verlässlicher Erfahrungswert besteht (BVerwG, NVwZ 2000, 681). Daher ist ohne weiteres davon auszugehen, dass mit der vorlie-

gend geplanten Erweiterung der Flugbetriebsflächen auch eine Steigerung der Lärmeinwirkungen einhergehen wird.

Dass der Bau der A 380-Werft eine Kapazitätssteigerung zur Folge haben wird, ergibt sich auch aus den eingereichten Unterlagen (s. B 1, S. 31). Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Zahl der Stellplätze von derzeit acht über einen Zeitraum von zwölf Jahren auf insgesamt 14 anwachsen soll. Diese extrem hohe Steigerung von 75% ist in keinem Fall gerechtfertigt. Selbst im Ausbaufall stehen die geplanten 14 Wartungspositionen in keiner Relation zu den prognostizierten 660.000 Flugbewegungen. Es liegt daher die Vermutung nahe, dass hier ein A 380-Wartungsstützpunkt für ganz Europa geschaffen werden soll, der zu einer Mehrbelastung der Region durch zusätzliche, v.a. auch nächtliche, Wartungsflüge führt. Daher wird es auch reine Wartungsflüge zum Flughafen Frankfurt geben. Diese genannten Effekte sind in den Antragsunterlagen der Fraport AG nicht berücksichtigt.

Nach dem Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 2. April 2003 (Az. 2 A 2646/01) sind Erhöhungen der Flugbewegungszahlen genehmigungspflichtig.

7. Bewertungskriterien

Bei der Bewertung des Lärms ausgehend von der A 380-Werft wird ebenso wie bei der Bewertung des Fluglärms ausgehend vom Flughafen Frankfurt auf die „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept“ der Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng verwiesen. Die von diesen Autoren vorgeschlagenen Grenzwerte halten einer kritischen Prüfung nicht stand. Sie stehen vielmehr im Gegensatz zu anderen aktuellen Veröffentlichungen wie denen des Umweltbundesamtes in „Fluglärmwirkungen, Berlin 2000“ oder denen des Sachverständigenrates für Umweltfragen im Umweltgutachten 2002, Kapitel 3.2.2.2 „Fluglärm“.

Die in der „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept“ angegebenen Kriterien leiden schon an dem Mangel, dass sie ohne jegliche wissenschaftliche Begründung und jeden konkretisierenden Hinweis auf entsprechende wissenschaftliche Quellen dargeboten werden. Die wissenschaftliche Fundierung der angewendeten Kriterien ist daher sehr stark zu bezweifeln.

Die Synopse basiert insbesondere auf der fehlerhaften Annahme, dass der Lärm von Triebwerksprobeläufen nicht von Fluglärm zu unterscheiden und insoweit wie dieser zu beurteilen sei. Dies ist falsch, da der Triebwerksprobelauf eine stationäre Lärmquelle darstellt und sich der Pegelverlauf und der zeitliche Verlauf eines Überflugs erheblich von dem eines Probelaufs unterscheiden (bis zu 30 Minuten – so lange dauert kein Überflug). Des weiteren fehlt die Interferenzfluktuation und die Tonalität ist stationär. Aufgrund der Häufigkeit, mit der Tonalität zu beobachten ist, wenn die Probelaufe wahrnehmbar sind, ist ein Zuschlag bis zu 6 dB (A) zu erteilen, der auch die Auffälligkeiten berücksichtigt, die durch Lastwechsel entstehen. Bezüglich der Frage von Zuschlägen für Tonalität und Informationshaltigkeit besteht international Einigkeit (z.B. ISO 1996-1).

Des weiteren wird lediglich die Zusatzbelastung durch Standläufe betrachtet. Die Bewertung der Gesamtbelastung durch den übrigen Flug- und Bodenlärm fehlt. Das bedeutet, dass die Frage unbeantwortet bleibt, ob zusätzliche Gesundheitsgefahren durch die Anlage zusammen mit der Vorbelastung entstehen. Gemäß Gutachten muss davon ausgegangen werden, dass sich bestehende Gesundheitsgefahren vergrößern und dass durch die Anlage allein erhebliche Belästigungen an sieben maßgeblichen Immissionsorten durch

Triebwerksprobeläufe zu erwarten sind, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären.

Die dargebotenen Kriterien sind auch aus einem anderen wichtigen Grund nicht geeignet, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Belastung der Bevölkerung durch Lärm festzulegen: Den Werten fehlt der gesellschaftliche Konsens und dadurch die demokratische Legitimation, die bei Rechtsnormen vorliegt und auch bei der Normierung z.B. durch DIN-Normen durch die Bildung von Fachgremien vermittelt wird.

Wir fordern eine Beurteilung des Vorhabens nach TA Lärm. Nach § 2 Abs. 2 BImSchG gelten die Vorschriften des BImSchG und somit auch der TA Lärm zwar nicht für Flugplätze. Die Flugzeugwartung steht jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, und der Betrieb einer Flugzeugwartungshalle entspricht hinsichtlich der Art der von ihm ausgehenden Geräuschemissionen einem nach TA Lärm zu beurteilenden Gewerbebetrieb. Zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelastung ist deshalb bei der Beurteilung des Vorhabens die der TA Lärm zu Grunde liegende Methodik zur Beurteilung heranzuziehen.

Im übrigen wurden auch bei der Lärmprognose zum Raumordnungsverfahren alle Geräusche des Flughafens bis auf die Start- und Landevorgänge nach TA Lärm bewertet. Nur die Start- und Landevorgänge wurden nach Fluglärmsgesetz beurteilt. Selbst das Rollen zur Startbahn wurde als Anlagengeräusch nach TA Lärm bewertet. Die Nichtanwendung der TA Lärm ist insofern in konsequent und deshalb zu beanstanden.

Für die Heranziehung der TA Lärm spricht auch eine vorläufige Entscheidung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26.04.2001. Diese enthält unter Ziffer III.5 folgende Auflage: „Der Bodenlärm soll in Anlehnung an die TA Lärm ermittelt und dargestellt werden“. Es macht wohl wenig Sinn, eine beantragte Anlage nach Fluglärm-Gesichtspunkten zu prognostizieren und zu bewerten, wenn nach Errichtung der Anlage für die Bestimmung des Beurteilungspegels die TA Lärm heranzuziehen ist.

Auch das Umweltbundesamt spricht sich für eine Beurteilung des Bodenlärms nach TA Lärm aus.

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

Die Triebwerke werden nach der Wartung in den Stufen Idle, Teillast und Volllast getestet. Die Tests werden sowohl am Tag als auch in der Nacht durchgeführt. Wegen der hohen Lärmbelastung bei Volllast sollen diese Tests nachts nur zwischen den beiden Parallelbahnen ausgeführt werden. Die Ergebnisse der Lärmprognose zeigen, dass es Konflikte in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) bei

- Schleppvorgängen und Triebwerksprobeläufen am Messpunkt Walldorf 3 und bei
- Triebwerksprobeläufen Volllast an den Messpunkten Walldorf 3 und Walldorf 4 gibt.

Diese Lärmkonflikte werden in der Prognose nicht offen dargestellt.

Deutlich wird der Unterschied der Bewertung an den angegebenen Ergebnissen. Nach der vorliegenden Lärmprognose wird lediglich geprüft, ob der präventive Richtwert für eine Gesundheitsgefährdung und die präventiven Richtwerte für die Nachtzeit eingehalten werden.

Bewertet man den prognostizierten Lärm nach TA Lärm, so wird der zulässige Spitzenwert F_{\max} in Walldorf an den Messpunkten 1 bis 4 um bis zu 9,5 dB (A) überschritten.

Die Messpunkte 3 und 4 in Walldorf liegen in einem reinen Wohngebiet (Bebauungsplan „Westlich des Friedhofes“, rechtskräftig seit 24.09.1976). Es werden bei nächtlichen Triebwerksprobeläufen Lärmspitzen von 64,5 bzw. 63,3 dB (A) prognostiziert. Nach TA Lärm darf der Spitzenwert „nachts“ den zulässigen Immissionsrichtwert (35 dB (A)) um nicht mehr als 20 dB (A) überschreiten. Dies ist hier aber mit den prognostizierten 64,5 bzw. 63,3 dB (A) deutlich der Fall. Nächtliche Triebwerksprobeläufe sind deshalb nicht zulässig.

Es werden keine Schallschutzeinrichtungen für Triebwerksprobeläufe vorgesehen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass solche Schallschutzeinrichtungen oder andere Schutzmaßnahmen, wie Verbote von nächtlichen Standläufen, wie sie an anderen Großflughäfen mittlerweile Standard sind, in Frankfurt noch nicht realisiert werden. Bereits Gutachten für die Planfeststellung der Startbahn West (z.B. Koppe/Matschat/Müller: Zur Frage der zu erwartenden Fluglärmwirkung in der Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main, München/Göttingen 1968, Pkt. 6. „Standläufe“ und Pkt. 10.3. „Zusatzabsorption bei bodennaher Schallausbreitung“) gingen von der Realisierung von Schallschutzeinrichtungen für Triebwerksprobeläufe aus.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die zusätzliche Lärmbelastung durch die Wartungshalle zwar angegeben, aber nicht bewertet wird. Dazu wäre die Ermittlung der Vorbelastung erforderlich und die Bewertung, ob es durch die Zusatzbelastung zu Überschreitungen des zulässigen Immissionsrichtwertes kommt.

3.2 Schutzgut Menschen: Erhöhung des Absturzrisikos

Durch die Zunahme der Flugbewegungen und den Einsatz größerer Flugzeuge ist mit einer Erhöhung des Risikos von Flugzeugabstürzen auszugehen. Untersuchungen hierzu fehlen in den Unterlagen.

3.3 Schutzgut Menschen: Verlust unersetzbarer Waldfunktionen

Durch das Bauvorhaben werden einschließlich der durch die Verlegung der Okrifteler Straße entstehenden Isolationsflächen, die keine nennenswerten positiven Funktionen mehr auf den Naturhaushalt sowie als Lebens- und Erholungsraum ausüben, insgesamt etwa 42 ha Wald vernichtet. Von den zu rodenden Flächen stehen 17 ha unter dem besonderen Schutzstatus des Bannwaldes. Nach der Bannwalderklärung vom 5. Dezember 1986 sind die entsprechenden Waldflächen „wegen ihrer besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich“.

Überwiegende Gründe des Gemeinwohls, die nach dem Hessischen Forstgesetz eine Aufhebung der Bannwalderklärung und somit die Rodung von Bannwald ermöglichen würden, sehen wir nicht gegeben. Da nicht nachvollziehbar nachgewiesen wird, dass kein anderer Standort innerhalb des Flughafenzauns und somit außerhalb des Bannwalds geeignet ist, ist auch kein Nachweis erbracht, dass die Realisierung des Vorhabens vor den Schutz des Waldes zu stellen ist.

Nach § 12 Abs. 2 Hess. Forstgesetz soll eine Rodung und Umwandlung von Waldflächen (generell, nicht nur Bannwald) versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn Interessen der Landesplanung und Raumordnung, des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur oder der Landschaftspflege durch die Umwandlung gefährdet werden oder wenn der Wald für die

Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Dieser Tatbestand liegt aufgrund der folgenden besonderen Bedeutung des Waldes um den Flughafen in Verbindung mit den unter Punkt 1 gemachten Ausführungen vor:

Der Wald um den Flughafen erfüllt wichtige Funktionen für den Immissionsschutz (Lärm und Schadstoffe), den Sichtschutz, das Klima und die Wasserhaltung. Durch die geplante Rodung kann er diese Funktionen nicht mehr im bisherigen Umfang wahrnehmen. Dieser Funktionsverlust im direkten Flughafenumfeld ist nicht durch Aufforstungen an anderer Stelle ersetzbar.

Dem Wald um den Flughafen kommt zudem in seiner Gesamtheit eine hohe Bedeutung als Erholungsgebiet zu. Die zunehmende Verkleinerung dieser Waldflächen mindert diese Erholungsfunktion erheblich und führt letztendlich zum Verlust der wenigen im Rhein-Main-Gebiet noch verbleibenden Naherholungsgebiete. Die stetige Minderung der weichen Standortfaktoren im Rhein-Main-Gebiet durch Verschlechterung der Umweltbedingungen und gleichzeitige Zunahme der Lärmbelastung, wird sich mittel- bis langfristig auch negativ auf den Wirtschaftsstandort auswirken.

3.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets

Durch das Bauvorhaben werden faunistisch und floristisch hoch schutzwürdige Bereiche verschiedener naturschutzrechtlicher Schutzkategorien beeinträchtigt.

Das Vorhaben grenzt unmittelbar an das einstweilig sichergestellte Europäische Vogelschutzgebiet „Markwald und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“. Durch die Eingriffe in direkter Nähe und die dauerhafte Belastung durch die dann unmittelbar angrenzende Okrifteler Straße ist mit einer Beeinträchtigung des Gebiets zu rechnen.

Gemäß Sicherstellungsverordnung ist es Ziel, jene Waldflächen, die als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden sollen, als Lebensraum der nach Anhang I der Richtlinie der Europäischen Union Nr. 79/409 (Vogelschutzrichtlinie) geschützten Vogelarten – *Mittel-, Grau-, Schwarzspecht* – sowie weitere nach der Roten Liste gefährdete Vogelarten während der Dauer des Ausweisungsverfahrens vor nachteiligen Veränderungen zu schützen. Somit gilt ein generelles Verschlechterungsverbot.

Bauliche Anlagen sind gemäß Verordnung ohne Ausnahme verboten.

Darüber hinaus besitzt der Bereich als „faktisches Vogelschutzgebiet“, d.h. ohne derzeitigen verbindlichen Rechtstatus, eine besonders hohe Schutzintensität aufgrund Artikel 4, Absatz 4 der Vogelschutzrichtlinie.

Hiernach ist jede Beeinträchtigung und erhebliche Belästigung verboten.

Das daraus resultierende absolute Verschlechterungsverbot wird durch Urteile des europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt (EuGH v. 07.12.00 – C-374/98; BVerwG v.14.11.02, 4A 15.02).

3.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des FFH-Gebiets

Des weiteren liegt der Standort innerhalb von Waldflächen, die zur Nachmeldung als FFH-Schutzgebiet durch die hessische Landesregierung vorgesehen sind. Neben anderen Gründen ist ein wesentlicher Grund für die Unterschutzstellung das Vorkommen des

Hirschkäfers, der insbesondere auch auf den vom Vorhaben betroffenen Flächen anzutreffen ist. Bei einem Verlust von über 40 ha dieses wertvollen Lebensraumes liegt zweifelsfrei eine erhebliche Beeinträchtigung vor.

Für FFH-Gebiete fordert das EU-Recht eine Verträglichkeitsprüfung im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten. Die Verträglichkeitsprüfung muss also im Zusammenhang mit den aus dem geplanten Gesamtausbau resultierenden weiteren Eingriffen und Beeinträchtigungen erfolgen.

Nach Art. 6, Abs. 4, Satz 1 FFH-Richtlinie sind Eingriffe nur ausnahmsweise möglich, wenn zwingende Allgemeininteressen vorliegen und keine Alternativlösung besteht und alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz von Natura 2000 ergriffen werden können.

Überwiegendes Allgemeinwohl kann nicht geltend gemacht werden. Dem Gemeinwohl, insbesondere im Hinblick auf Gesundheit und Lebensqualität, wird mit dem Erhalt des betroffenen Bannwaldes mit seinen unersetzbaren positiven Funktionen auf den Naturhaushalt sowie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und als Erholungsraum für den Menschen eher entsprochen als mit der aus rein wirtschaftlichem Interesse beabsichtigten Errichtung der A 380-Werft.

Wie bereits unter Punkt 1.3 dargelegt, werden die vorhandenen Standortalternativen mit Hinweis auf den geplanten Flughafenausbau ignoriert. Naturschutzrechtlich ist diese Argumentation nicht haltbar, da andernfalls jeder Vorhabensträger unter Verweis auf potentielle Bauvorhaben die gesetzlich geforderte Alternativenprüfung aushebeln könnte.

Durch Rodung und Verinselung gehen ca. 42 ha Waldflächen den dort vorkommenden Pflanzen und Tieren als wertvoller Lebens-, Brut- und Aufenthaltsraumraum verloren.

Aufgrund mangelnder geeigneter Bedingungen und Ausweichstandorte sind hierbei insbesondere jene Lebewesen erheblich und nachhaltig betroffen, die spezielle Lebensraumansprüche an historisch gewachsene Wälder und Baumbestände besitzen, u.a. die hier vorkommenden FFH-Käferarten Heldbock und Hirschkäfer. Hier wird im übrigen eine qualifizierte Bestandserhebung vermisst.

Auch mobilere Arten, wie beispielweise Vögel oder Fledermäuse, sind durch mangelnde Ersatzlebensräume unmittelbar bedroht.

Neben dem direkten Verlust an Lebensraum sind Verschlechterungen der verbleibenden Habitate durch Versiegelungen, Verlärmung, Lichtemissionen und Schadstoffeinträge zu erwarten.

Neben dem Waldverlust durch Rodung ist, insbesondere durch die Verlegung der Okrifteiler Straße, mit erheblichen Beeinträchtigungen an den dadurch entstehenden Waldrändern zu rechnen. Die an den Rändern auftretenden Effekte, wie z.B. Rindenbrand, können sich bis zu 100 m in die Waldflächen auswirken und u.U. zur Auflösung des Waldrandes führen.

8. Zusammenfassung FFH-Richtlinie

Entgegen der Aussagen in der von Fraport vorgelegten FFH-Verträglichkeitsstudie drängt sich die Meldung des potenziellen FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“ auf. Nicht nur das Vorkommen der Hirschkäfer begründet die 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 FF-

H-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.

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 zu beachtendes Vermeidungsgebot, das nicht bereits dann durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint.

3.6 Schutzgut: Nationale und Europäische Artenschutzbestimmungen

Das Vorhaben A 380-Werft ist nicht genehmigungsfähig, da es Vorschriften des Artenschutzes widerspricht. Es verstößt gegen Verbote des europäischen und des nationalen Artenschutzes nach Art. 5 Vogelschutzrichtlinie und Art. 12 FFH-Richtlinie sowie § 42 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 3 BNatSchG. Abweichungen nach Art. 9 Vogelschutzrichtlinie und Art. 16 FFH-Richtlinie sowie Befreiungsmöglichkeiten nach § 62 Abs. 1 BNatSchG liegen nicht vor. Das Vorhaben widerspricht auch § 6a Abs. 1 Nr. 4 HENatG.

9. Rechtlicher Rahmen

Das Artenschutzrecht ist sowohl auf europäischer, als auch auf nationaler Ebene geregelt. Aufgabe des Artenschutzes ist es, den Schutz und die Pflege wildlebender Tiere und Pflanzenarten und ihrer Biotope in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Vielfalt zu gewährleisten (§ 39 BNatSchG).

Das Artenschutzrecht des BNatSchG geht von einem gestuften Schutzsystem aus:

Auf einer ersten Stufe werden alle wildlebenden Tiere und Pflanzen von den Vorschriften des allgemeinen Artenschutzes erfasst (§§ 40, 41 BNatSchG).

In einer zweiten Stufe werden in § 42 Abs. 1 Nr. 1, 2 Abs. 2 BNatSchG die wildlebenden Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG besonders geschützt.

Die höchste Schutzstufe greift bei den wildlebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten. Welche Tierarten von § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfasst sind, regelt § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, diese an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen o.ä. Handlungen zu stören.

§ 42 BNatSchG gilt unmittelbar (§ 11 BNatSchG).

Die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG gelten nicht unbeschränkt. Sie werden durch die in § 43 BNatSchG vorgesehenen Ausnahmen begrenzt. So ist beispielsweise nach § 43 Abs. 4 BNatSchG § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht anwendbar, wenn bei der Aus-

führung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs Handlungen vorgenommen werden, die eine absichtliche Beeinträchtigung darstellen. Wann eine solche Handlung vorliegt ist umstritten (vgl. Kolodziejcok/Recken/Apfelbacher/Iven, Naturschutz und Landschaftspflege 2002, Kennzahl 1158, Rdnr. 59f; Louis, BNatSchG 1994, § 20 f Rdnr. 46; Fishahn, ZuR 1996, S. 10 f; Louis in Dolde, Umweltrecht im Wandel 2001, S. 493, 425 f).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegt eine absichtliche Beeinträchtigung vor, wenn eine gezielte Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen erfolgt, während Einwirkungen negativer Art, die sich als unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Verhaltens ergeben, das Merkmal nicht erfüllen sollen (BVerwG, NuR 2001, 385, 387).

Auch der EuGH hat sich inzwischen mit dem Begriff der absichtlichen Beeinträchtigung befasst. Der EuGH stellt im „Caretta-Urteil“ nicht auf die Intension des Handelnden oder die Zielgerichtetheit des Handels ab. Entscheidend sei allein, ob eine Handlung in Kenntnis aller Umstände, also im Bewusstsein des Vorkommens der geschützten Arten und der beeinträchtigenden Wirkung der Handlung vorgenommen wird oder nicht. Die Absicht liegt daher schon immer dann vor, wenn der Handlungserfolg erkannt, die dies bewirkende Handlung aber dennoch vorgenommen wird (vgl. EuGH, amtl. Sammlung 2002, I-1147, Rdnr. 34 – 36). Zugelassene Eingriffe können daher an der hierdurch bewirkten Freistellung nur teilhaben, wenn die sich mit ihnen verbindende Beeinträchtigung geschützter Tiere und Pflanzen nicht erkannt wurde oder nicht erkennbar war. Für den Bereich des Fachplanungsrechts ist eine unabsichtliche Beeinträchtigung jedoch unwahrscheinlich.

Daneben findet der Ausnahmetatbestand des § 43 Abs. 4 BNatSchG seine Grenze in den europarechtlichen Regelungen des Art. 16 FFH-Richtlinie bzw. Art. 9.

Von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG kann nach § 62 Abs. 1 BNatSchG sowie Art. 9 Vogelschutzrichtlinie und Art. 16 FFH-Richtlinie befreit werden.

Die materiellen Befreiungsvoraussetzungen ergeben sich aus § 62 Abs. 1 BNatSchG. Eine Befreiung von den Verboten nach § 42 BNatSchG kommt nur im Einzelfall und nur aus den in § 62 Abs. 1 BNatSchG genannten Gründen in Betracht. Von Bedeutung ist hier vor allem § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG. Eine Befreiung ist danach möglich, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Abweichung von artenschutzrechtlichen Verboten erfordern. Nur öffentliche Interessen rechtfertigen aber eine Abweichung nicht. Sie müssen sich vielmehr als überwiegend darstellen.

Verschärfte Anforderungen ergeben sich jedoch für die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-Richtlinie oder der europäischen Vogelarten. § 62 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG und § 6a Abs. 1 Nr. 4 HENatG stellen klar, dass die Befreiung nur in Betracht kommt, wenn Art. 12, 13, 16 FFH-Richtlinie und Art. 5 – 7 und 9 Vogelschutzrichtlinie dieser nicht entgegenstehen. Nach Art. 16 FFH-Richtlinie und Art. 9 Vogelschutzrichtlinie ist eine Abweichung nach europäischem Artenschutzrecht nur dann zulässig, wenn eine anderweitige, zufriedenstellende Lösungsmöglichkeit nicht vorhanden ist. Es reicht aus, wenn sich die Alternative als zufriedenstellend erweist. Sobald entsprechende Alternativen verfügbar sind, statuiert das europäische

Artenschutzrecht ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das einer Überwindung im Wege der planerischen Abwägung unzugänglich ist.

Art. 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie stellt außerdem bei der Abweichung darauf ab, ob die Population der betreffenden Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt.

Eine Befreiung setzt schließlich nach dem Europarecht besondere Gründe voraus. Nach Art. 16 Abs. 1c FFH-Richtlinie können im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt Ausnahmegründe gegeben sein. Die Befreiungsgründe nach Art. 9 Vogelschutzrichtlinie sind strenger. Sofern keine anderweitige zufriedenstellende Lösung vorhanden ist, kann im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit, im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, zur Abwendung erheblicher Schäden an Kulturen, Viehbeständen, Wäldern, Fischereigeieten und Gewässern sowie zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt von den Verboten u.a. des Art. 5 Vogelschutzrichtlinie abgewichen werden. Gründe wirtschaftlicher Art zählen hierzu nicht (vgl. EuGH, Sammlung 1987, 3029, Rdnr. 5).

10. Verstoß gegen Verbote

Das Vorhaben A 380-Werft verstößt gegen die Verbote aus § 42 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG. Dies ergibt sich aus den Unterlagen der Vorhabensträgerin selbst, die teilweise keine erheblichen Beeinträchtigungen bestimmter Tierarten erwartet oder das Vorkommen der entsprechenden Art im Vorhabensgebiet ausschließt. Diese Schlussfolgerungen sind teilweise nicht nachvollziehbar und auf Basis der Erhebungen zum Teil nicht möglich. Die Ausstattung des Vorhabensgebiets legt nahe, dass bei weiteren Erhebungen weitere besonders bzw. streng geschützte Arten ermittelt werden können. Jedenfalls gibt es ausreichend Hinweise darauf, dass durch die A 380-Werft bisher nicht untersuchte Lebensstätten besonders geschützter Tierarten beeinträchtigt und bei noch nicht ermittelten, aber voraussichtlich im Vorhabensgebiet vorkommenden Lebensstätten streng geschützter Tierarten nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gestört werden.

11. Darstellungen der Fraport AG

Die Antragsunterlagen zur A 380-Werft setzen sich in der Umweltverträglichkeitsstudie mit möglichen Beeinträchtigungen von geschützten Arten der FFH- bzw. Vogelschutzrichtlinie sowie der Bundesartenschutzverordnung auseinander. So werden beispielsweise in G1 Teil V auf S. 26 -34 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie für die genannten Arten zusammengefasst.

Bei der Flächeninanspruchnahme von Lebensräumen der Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kommen die Antragsunterlagen zum Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der Populationen zu erwarten sind. Zum Teil seien keine Nachweise im eingriffsbezogenen

Untersuchungsraum vorhanden, so dass Beeinträchtigungen der Art ausgeschlossen werden können, so beispielsweise zur Rauhautfledermaus. Zum Teil wird aufgrund der Entfernung zum Vorhaben eine Beeinträchtigung der überwiegenden Anzahl der Arten nicht erwartet. Entsprechendes gilt für die Reptilien sowie die Amphibien. Für den Heldbock gehen die Unterlagen davon aus, dass eine Beeinträchtigung der Population der Art aufgrund des Fundortes 2 km vom Eingriffsort entfernt ausgeschlossen werden könne. Für den Hirschkäfer sei eine flächendeckende Bewertung aufgrund des methodischen Ansatzes nicht möglich. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der Art werde aber aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme ausgeschlossen. Entsprechendes gilt für die Große Moosjungfer. Funktionsbeeinträchtigungen durch Randeinflüsse werden ebenfalls verneint.

Auswirkungen auf Arten der Vogelschutzrichtlinie werden ausgeschlossen, da Beeinträchtigungen entweder nicht zu erwarten sind oder ausgeschlossen werden können. Beim Grauspecht wurde diskutiert, inwieweit aufgrund der hohen Lärmbelastungen durch die Triebwerksprobeläufe eine erhebliche Beeinträchtigung für den Erhaltungszustand der Population anzunehmen ist. Letztlich wurde dies unter Bezugnahme auf die Referenzsituation Startbahn 18 West verneint. Entsprechendes gilt für den Schwarzspecht, den Mittelspecht, den Neuntöter und die Heidelerche. Bei weiteren maßgeblichen Vogelarten des Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie werden Beeinträchtigungen der Arten bereits aufgrund der großen Entfernung der Vorkommen vom Eingriffsort ausgeschlossen.

Bei den Arten der Bundesartenschutzverordnung werden für die Heuschreckenart Blauflüglige Ödlandschrecke negative Auswirkungen des Erhaltungszustandes der Population im Eingriffsbereich nicht sicher ausgeschlossen. Für alle anderen Tierarten seien erhebliche negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Population nicht zu erwarten.

12. Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Die Antragsunterlagen und der Forschungsbericht des Forschungsinstituts Senckenberg gehen selbst davon aus, dass wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG im Vorhabensgebiet A 380-Werft vorkommen. Die hieraus gezogenen Schlussfolgerungen sind jedoch nicht belastbar. Durch direkte und indirekte Einwirkungen werden die geschützten Lebensstätten negativ betroffen. Da dies absichtlich im Sinne der Rechtsprechung des EuGH erfolgt, liegt auch keine Ausnahme nach § 43 Abs. 4 BNatSchG vor.

13. Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG

Wildlebende Tiere und Pflanzen besonders geschützter Arten i.S.d. § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG sind Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der Verordnung EG Nr. 338/97 vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tiere und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels zuletzt geändert durch Verordnung vom 01.08.2001, genannt sind (EG-Artenschutzverordnung). Hierzu gehören auch die nicht unter § 10 Abs. 2 Nr. 10a BNatSchG fallenden Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten

(§ 10 Abs.2 Nr.9 BNatSchG). Schließlich gehören hierzu auch die Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 BNatSchG, der Bundesartenschutzverordnung in Anlage 1, Spalte 2.

14. Bewertung der direkten und indirekten Einwirkungen

Die Bewertung der direkten und indirekten Einwirkungen der Vorhabensträgerin auf einzelne besonders geschützte Arten sind nicht nachvollziehbar.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, den wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Damit ist nicht nur der direkte Zugriff, sondern auch weiteres menschliches Verhalten, das die genannten Wirkungen verursacht, vom Verbotstatbestand erfasst. Zu den geschützten Stätten zählen neben einzelnen Nestern, Schlafbäumen und Höhlen o.ä. kleinflächigen Lokalitäten auch größere Flächen, je nach betroffener Tierart. Solche Stätten werden auch vor Entnahme, Beschädigung und Zerstörung geschützt. Verboten ist damit jede direkte Einwirkung. Indirekte, nicht zu Substanzverlusten

führenden Einwirkungen sind eher als qualitative Verschlechterungen der jeweiligen Lebensstätte zu sehen und damit als Beschädigungen verboten.

Die Vorhabensträgerin kommt für die genannten Tierarten zu der Einschätzung, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf die jeweiligen Arten bzw. Populationen nicht zu erwarten sind. Hier ist zum einen die Unterscheidung zwischen Beeinträchtigung der Art und der Population nicht näher begründet und infolge dessen auch nicht nachvollziehbar.

Die Schlussfolgerungen der Vorhabensträgerin sind nicht belastbar, weil die durchgeführten Kartierungen die Schlussfolgerungen nicht zulassen. Die Unterlagen der Fraport AG basieren auf den Ergebnissen der Untersuchungen des Forschungsinstituts Senckenberg. Dies hatte den Auftrag, die Flora, Fauna und Biotoptypen im Umfeld des Flughafens Frankfurt zu erfassen. Der inzwischen im Internet veröffentlichte Teil IV, der das Untersuchungsgebiet Mörfelden betrifft, stammt vom November 2002. Das Forschungsinstitut Senckenberg führte danach Kartierungen auf bestimmten Probeflächen durch. Es wurden dann die Punktbeobachtungen, die auf die flächig umgebenden Lebensräume bezogen wurden, um eine Bewertung der Flächen auf der Basis der Waldabteilungen erweitert. Sie zeigen, dass das gesamte Vorhabensgebiet grundsätzlich und zum Teil in der höchsten Wertstufe zu finden ist. Das Forschungsinstitut Senckenberg übertrug die Punktfunde, die auf den Probeflächen ermittelt wurden, auf die Eignung anderer Flächen für ganze Tiergruppen. Konkrete Artbetrachtungen auf anderen als den Probeflächen wurden nicht durchgeführt. Insbesondere der Bereich der A 380-Werft wurde nicht im Sinne einer konkreten Artbetrachtung untersucht. Schlussfolgerungen für eine mögliche Beeinträchtigung besonders geschützter Art lassen sich auf Basis der Unterlagen damit nicht ziehen.

Unabhängig von der Kritik an den durchgeführten Untersuchungen ist aufgrund der Unterlagen von einer direkten bzw. indirekten Einwirkung auf folgende besonders geschützten Tier- und Vogelarten auszugehen:

Die Vorhabensträgerin geht selbst davon aus, dass ein Revier des Neuntöter überbaut wird (vgl. Antragsunterlagen G1, S.93).

Für den Wespenbussard und den Schwarzmilan kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Brutplatz beeinträchtigt wird.

Mindestens drei Paare des Steinschmätzers brüten im Randbereich der Cargo-City Süd. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben A 380-Werft Brutbereiche beeinträchtigt werden.

Die Große Moosjungfer ist durch eine Beeinträchtigung des Wasserchemismus in ihren Laichgewässern gefährdet. Eine Beeinträchtigung kann nicht ausgeschlossen werden. Durch die erhöhten Nährstoffeinträge ist mit einer Zerstörung der Laichplatzqualität zu rechnen.

Nach der Rechtsprechung des EuGH erfolgt die Beeinträchtigung der genannten Lebensstätten und –arten auch absichtlich im Sinne des § 43 Abs. 4 BNatSchG. Immerhin wäre für die Vorhabensträgerin die mit dem Eingriff verbundene Beeinträchtigung besonders geschützter Tiere und Pflanzen erkennbar, wenn entsprechende Untersuchungen durchgeführt worden wären.

Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit erfüllt.

15. Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Das Vorhaben A 380-Werft verstößt auch gegen § 42 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG, da streng geschützte Tier- und Pflanzenarten durch den Bau und Betrieb der A 380-Werft sowie der Folgemaßnahmen an ihren Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten gestört werden.

16. Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG

Streng geschützte Arten sind die besonders geschützten Arten, die in Anhang A der Verordnung (EG Nr. 338/97), Anhang IV der FFH-Richtlinie und in der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 2, also der Bundesartenschutzverordnung, Anlage 1, Spalte 3 mit einem Kreuz gekennzeichneten Tier- und Pflanzenarten.

17. Störwirkungen

Bereits aufgrund der vorgelegten Unterlagen ist für einige streng geschützte Tierarten von einer Störung an ihren Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten auszugehen.

Der Begriff der Störung ist weit auszulegen. Er umfasst jede bewusste Handlung, die negative Einwirkungen auf das psychische Wohlbefinden des Tieres in Kauf nimmt (OVG Münster, NuR 1989, 401).

Beschränkt ist der Verbotstatbestand nicht nur auf die dort ausdrücklich genannten Handlungsvarianten. Unter dem Begriff der ähnlichen Handlungen wird deutlich, dass eine abschließende Aufzählung der verbotenen Handlungen nicht beabsichtigt ist. Vielmehr kommt es nicht auf die Art der Handlung, sondern allein auf ihre Störwirkung an. Dies ergibt sich auch aus Art. 5d Vogelschutzrichtlinie und Art. 12b FFH-Richtlinie, wonach jede von ihnen als relevant bewertete absichtliche Störung unabhängig davon unterbunden werden soll, durch welche Art oder Modalität menschlichen Handelns negative Einwirkungen auf die psychische Befindlichkeit der geschützten Arten verursacht werden. Eingeschränkt wird das Störungsverbot dadurch, dass nur Störungen an ihren Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten untersagt ist.

Dies gilt z.B. für die Fledermausvorkommen. Für alle 11 vorkommenden Fledermausarten kommt die Fraport AG zu dem Ergebnis, dass keine Beeinträchtigung der Art bzw. der Population zu erwarten sei. Sie unterscheidet bei der Sachverhaltsdarstellung zwischen Quartierfunden und Detektornachweisen innerhalb und außerhalb des einbezogenen Untersuchungsraums. Die fehlende erhebliche Beeinträchtigung der Population begründet sie nicht. Auf Basis der Unterlagen des Forschungsinstituts Senckenberg kann sie dies seriöserweise auch nicht tun: Tatsächlich wurde der eigentliche Vorhabensbereich A 380 und seine nähere Umgebung aber nicht auf das Vorkommen von Fledermäusen untersucht. Da im Vorhabensbereich keine Untersuchungen durchgeführt wurden, kann nur aus den Befunden im Umfeld auf potentielle Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes einzelner Arten bzw. Populationen geschlossen werden. Hierzu hätten die Flächen, die von der Population der einzelnen Arten genutzt werden, ermittelt werden müssen. Der Hinweis auf die Flächeninanspruchnahmen reicht nicht aus, um die Beeinträchtigungen der Lebensstätten der Fledermäuse des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ausreichend zu erfassen. Darauf weist das Forschungsinstitut Senckenberg selbst hin, soweit es Lärmeinwirkungen auf Fledermäuse betrifft.

Mindestens ein weiteres Vorkommen des Mittelspechts wird im Vorhabensbereich betroffen. Die UVS geht davon aus, dass weitere Mittelspechtreviere existieren, die von der Vorhabensträgerin nicht erfasst wurden. Der BUND hat inzwischen in den Waldabteilungen

153, 156 und nördlich von 147 Mittelspechte gefunden. In der Waldabteilung 164 wurde ein Brutpaar nachgewiesen. Unabhängig davon fehlen grundlegende Untersuchungen zu den Auswirkungen des Lärms auf die Lebensstätten des Mittelspechts. Entsprechend gilt für mehrere Grau- und Schwarzspechte. Für den Grauspecht ist ein Brutrevier südlich und östlich der Gewerbefläche bei der Startbahn 18 West wahrscheinlich. Funde im Bereich der Waldabteilung 165 und nördlich von 152 lassen weitere Reviere vermuten. Ein Brutpaar des Schwarzspechts wurde in einer vom BUND in Auftrag gegebenen Kartierung in Abteilung 163 gefunden.

Fünf Paare der Heidelerche wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, davon zwei im Bereich der Cargo-City Süd. Lärmbeeinträchtigungen aus Triebwerksprobeläufen sind für zwei Paare wahrscheinlich. Bei den Amphibien schließt die Vorhabensträgerin Beeinträchtigungen generell für Kreuzkröte und Laubfrosch aus. Für den Kammmolch und den Kleinen Wasserfrosch wird eine Beeinträchtigung der Population wegen einer Entfernung von über 400 m zum nächsten Laichgewässer nicht erwartet. Für den Springfrosch wird festgestellt, dass keine Gefährdung der landesweit bedeutsamen Population eintritt, weil das Vorhaben kein Laichgewässer zerstört.

Für den Springfrosch verkennt die Antragstellerin, dass Aktionsradien um die Laichgewässer in der Literatur bis max. 1770 m aufgezeigt werden. In einer Entfernung bis zu 1000 m werden fünf Laichgewässer kartiert. Zum Teil liegen die Gewässer sehr nahe am Eingriffsort (Gewässer C 8900 ca. 525 m, für C 8800 ca. 825 m). Festzustellen ist eine extrem hohe Dichte der Artvorkommen und ein geringer Raumwiderstand für wandernde Tiere. Die Biotopbeschreibung und die Charakterisierung des kleinräumig bevorzugten Landlebensraumes zeigt, dass das Vorhabensgebiet bereits heute zumindest südlich und westlich der heutigen Okrifteler Straße dicht mit Springfröschen besiedelt ist. Das Vorhaben würde die Landlebensräume zahlloser Individuen zerstören. Die Versauerung der Laichgewässer und deren Auswirkungen wurden von der Vorhabensträgerin dabei überhaupt nicht mit einbezogen.

Für den Kammmolch gilt Entsprechendes. Vorkommen des Kammmolches wurden innerhalb des Aktionsradius um die Laichgewässer nachgewiesen (Gewässer C 8900 und C 8800). Die Population wurde unterschätzt, da nie der gesamte Bestand einer Fortpflanzungsgemeinschaft am Laichgewässer erscheint. Der Landlebensraum des Kammmolchs liegt in der Tendenz außerhalb des Waldes, zumindest in den offenen Waldbereichen. Diese sind insbesondere am Südrand des Eingriffsorts vorhanden, weshalb von einer Störung der Lebensstätten des Kammmolchs durch das A 380-Vorhaben auszugehen ist.

Für die Kreuzkröte wurde ein Laichgewässer innerhalb des Aktionsradius von bis zu 2000 m festgestellt. Die Kreuzkröte nutzt lichte Bereiche. Hierzu zählt insbesondere der Bereich innerhalb des Zauns, der im Zusammenhang mit dem Vorhaben A 380 neu versiegelt werden soll.

Die Zauneidechse kommt in den Randbereichen der Cargo-City Süd vor. Auch hier ist nicht auszuschließen, dass durch das A 380-Vorhaben die geschützten Lebensräume gestört werden.

Sowohl die Störungshandlungen, als auch der Störungserfolg erfolgen schließlich absichtlich im Sinne des § 43 Abs. 4 BNatSchG, da die Vorhabensträgerin mit dem Vorkommen der besonders geschützten Arten rechnen muss und die durch das Vorhaben zu erwartenden Wirkungen auf die geschützten Lebensstätten zumindest billigend in Kauf nimmt. Damit scheidet eine Ausnahme nach § 43 Abs. 4 BNatSchG aus.

18. Keine Befreiungsmöglichkeit

Befreiungsmöglichkeiten nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG sowie nach Art. 16 FFH-Richtlinie und Art. 9 Vogelschutzrichtlinie scheiden aus. Die rechtlichen Voraussetzungen wurden bereits unter 8.1.3 dargestellt. Eine Befreiung ist nicht möglich, da vorliegend keine überwiegenden Gründe des Gemeinwohls die Abweichung von artenschutzrechtlichen Verboten erfordern. Ein überwiegendes öffentliches Interesse ist dann nicht gegeben, wenn es Alternativen gibt, die bei ihrer Realisierung nicht gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG verstoßen würden. Ähnliche Regelungen enthält auch Art. 16 FFH-Richtlinie und Art. 9 Vogelschutzrichtlinie. Eine den Anforderungen entsprechende Alternativenprüfung wurde nicht geleistet. Auf die Ausführungen zum Thema Alternativenprüfung bei FFH- und Vogelschutzrichtlinie verweisen wir.

19. Zwischenergebnis

Das Vorhaben verstößt gegen Verbote des nationalen und europäischen Artenschutzes. Das Vorhaben ist damit nicht genehmigungsfähig.

20. Mangelhafte Sachverhaltsaufklärung

Die Unterlagen der Vorhabensträgerin sind im Hinblick auf die Ermittlung der Vorkommen zahlreicher weiterer besonders und streng geschützter Tier- und Pflanzenarten unvollständig.

Die Repräsentativität und die Übertragbarkeit der Ergebnisse der Punktbeobachtungen wurde bereits kritisiert. Konkrete Artbetrachtungen wurden nicht durchgeführt. Eine entsprechende Sachverhaltsermittlung im Bereich der geplanten A 380-Werft wäre ohne weiteres machbar.

Weitere Untersuchungen und Ermittlungen drängen sich auf. So wurde das Untersuchungsgebiet insgesamt als ornithologisch sehr hochwertig eingestuft. Eine Auswertung des Abschlußberichts des Forschungsinstituts Senckenberg zeigt, dass mit dem Vorkommen weiterer besonders und streng geschützter Tier- und Pflanzenarten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG gerechnet werden muss. In der Anlage 1 wurden die im Abschlußbericht des Forschungsinstituts Senckenberg für das Untersuchungsgebiet Mörfelden ausgewiesenen potentiellen Brutvögel im Hinblick auf die Biotopstrukturen im Vorhabensbereich durchgesehen. Vogelarten, deren Biotopansprüche von den Bedingungen im Vorhabensbereich abweichen, wurden in der in Anlage 1 beigefügten Tabelle nicht einbezogen. Für die weiteren geschützten Tierarten wurden ebenfalls auf Basis des Abschlußberichts des Forschungsinstituts Senckenberg vom November 2002 eine Liste geschützter Tierarten erstellt, die in Anlage 2 beigefügt ist. Der Fortbestand der aufgeführten Arten wird durch die Verwirklichung des Vorhabens gefährdet. Voraussichtlich werden Standorte der geschützten Arten unmittelbar zerstört. Zum Teil entsteht eine indirekte Gefährdung, die sich nachteilig auf die Population auswirken wird.

Trotz der zahlreichen Hinweise auf das Vorkommen besonders und streng geschützter Tierarten hat die Vorhabensträgerin keine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben. Für viele Arten ist derzeit noch unklar, ob und mit welcher Bedeutung sie den Vorhabensbereich oder seine unmittelbare Umgebung besiedeln und nutzen.

Die Antragsunterlagen sind damit unvollständig, eine abschließende Bewertung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nicht möglich.

Der Vorhabensträgerin ist aufzugeben, im Vorhabensbereich A 380 zu prüfen, ob besonders geschützte Arten vorkommen und ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten beschädigt oder zerstört werden.

Bei wildlebenden Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten hätte geprüft werden müssen, ob sie an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten gestört werden.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des Art. 12 Abs. 1 b FFH-Richtlinie hätten ermittelt werden müssen. Entsprechendes gilt für Art 12 Abs. 1 d FFH-Richtlinie. Für die europäischen Vogelarten hätte gemäß Art. 5 b Vogelschutzrichtlinie geprüft werden müssen, ob Nester und/oder Eier zerstört oder beschädigt bzw. die Nester entfernt werden müssen. Nach Art. 5 d Vogelschutzrichtlinie ist zu ermitteln, ob während der Brut- und Aufzuchtzeit durch die Planung eine Störung hervorgerufen wird und diese sich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt.

Dieses Ermittlungsdefizit kann nur dazu führen, dass der Fraport AG entweder die genannten weiteren Erhebungen auferlegt werden oder aber das Planfeststellungsverfahren eingestellt wird !

vgl. Anlage 1: Liste der Brutvögel im Untersuchungsgebiet Mörfelden

vgl. Anlage 2: Liste der geschützten Tierarten im Untersuchungsgebiet Mörfelden

3.7 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets

Das Vorhaben beansprucht Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“. Ziel der Unterschutzstellung ist gem. der Verordnung vom 26.09.1998 u.a. die Erhaltung und Förderung der klimatischen Bedingungen und des vielfältigen Erscheinungsbildes der Erholungslandschaft, der Erhalt und die nachhaltige Entwicklung der natürlichen Vegetation und der vielfältigen Biotopstrukturen als Lebensstätte und Standort zahlreicher Tier- und Pflanzenarten sowie die Erhaltung und der Aufbau naturnaher Waldbestände.

Die Errichtung baulicher Anlagen ist nur mit Genehmigung zulässig. Eine Genehmigung ist nach § 3 Abs. 2 der Verordnung zu versagen, wenn die Maßnahme den Charakter des Gebietes verändert, das Landschaftsbild beeinträchtigt oder den besonderen Schutzzwecken zuwiderläuft. Diese Tatbestände liegen beim beantragten Vorhaben vor. Überwiegende Gründe des Gemeinwohls, die nach § 3 Abs. 4 eine Ausnahmegenehmigung rechtfertigen würden, liegen, wie bereits oben erläutert, nicht vor.

3.8 Schutzgut Tiere und Pflanzen: Ausgleichbarkeit und Kompensationsmöglichkeiten

Hinsichtlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans bleibt insbesondere die Herleitung des notwendigen qualitativ-funktionalen Umfangs der Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung der erfolgenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft offen und ist nicht nachvollziehbar dargestellt. Es erfolgt lediglich eine Gegenüberstellung der Eingriffe und der beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen in ihrer Gesamtheit (jeweils als ein multifunktionaler Komplex) mit dem Resümee, dass die Eingriffe ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert sind.

Dabei ist nicht ersichtlich, wie beispielsweise die funktionalen Wertigkeiten der beeinträchtigten Schutzgüter berücksichtigt werden, welche Ansätze an den Kompensationsumfang für die einzelnen Funktionen zu Grunde gelegt werden, wie die unterschiedlichen Entwicklungszeiten der Biotope eine Berücksichtigung finden oder wie die einzelnen Funktionen auf den unterschiedlichen zur Verfügung stehenden Flächen erfüllt werden können. Angaben zu den Anforderungen an den Kompensationsumfang einerseits und dessen Zielerfüllung durch die geplanten Maßnahmen andererseits fehlen somit völlig.

Die geplanten Eingriffe in den zusammenhängenden alten Bannwaldbestand und die damit verbundenen Habitat-Verluste sind durch Waldneuanlagen (M15-M21), überdies in räumlicher Entfernung, flächenmäßig und vor allem funktional nicht kompensierbar.

Für eine naturschutzrechtliche Anerkennung der im Waldbereich dargestellten Maßnahmen M1, M4, M7-M21 muss belegt werden, dass sie die Grundpflichten des Waldbesitzers übersteigen und *vorrangig* dem Naturschutz dienen.

Des Weiteren ist aufgrund des Eingriffs in das Landschaftsbild als eines der Schutzgüter, das von der Eingriffsregelung des § 5 Abs. 1 HENatG erfasst ist, im Zuge der Eingriffs-/Ausgleichsplanung eine Landschaftsbildanalyse durchzuführen, die u.a. die Empfindlichkeit der Landschaft, Intensität des Eingriffs, Sichtbarkeitsfaktor, Wirkzonen und Verschattungsbereiche beinhaltet.

Darüber hinaus ist auf den nach FFH-Richtlinie erforderlichen Ausgleich hinzuweisen, der sich streng an der Kohärenz des Natura-2000-Netzes orientieren muss und mit dem naturschutzrechtlichen Ausgleich nach HENatG oder BNatSchG nicht identisch ist.

Weiterhin ist zu beachten, dass Artikel 6, Abs. 4 der FFH-Richtlinie die Prüfung von Alternativlösungen, die weit über einen Variantenvergleich hinausgehen, fordert. Demnach ist sowohl die Prüfung von Standort- als auch von Systemalternativen erforderlich.

Die vorliegende Planung wird unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Sachlage als nicht verträglich mit den Zielen und Grundsätzen von Natur und Landschaft und damit als nicht kompensierbar abgelehnt.

Die vorgeschlagenen Kompensationsflächen resultieren aus einer Recherche in Fachplänen wie zum Beispiel den kommunalen Landschaftsplänen oder aus eigenen Flächenbereitstellung der Fraport AG. Mit diesem Vorgehen wird ganz wesentlich kommunales Planungsrecht negiert. Das Ausgleichspotenzial in den kommunalen Landschaftsplänen wurde für den Ausgleich kommunaler Planungen gemäß den Darstellungen und Festsetzungen im Regionalplan und Flächennutzungsplan ermittelt und darauf abgestimmt. Bei der Bilanzierung wurde ein Großprojekt wie der Bau der geplanten A 380-Werft nicht berücksichtigt. Die Baumaßnahme tritt mit ihrem Ausgleichsflächenanspruch deshalb in Konkurrenz zu den Ausgleichsansprüchen der Kommunen und anderer Planungsträger.

Die Bereitstellung von bereits im Eigentum der Fraport befindlichen Flächen für Kompensationsmaßnahmen ändert an diesem Sachverhalt nichts. Solche Flächen widersprechen in der Regel den Vorgaben der Fachplanungen und sind auch nicht fachplanerisch abgestimmt. Damit wird quasi jegliche Fachplanung und kommunales Planungsrecht unterlaufen. Der Eigentumsnachweis von Flächen allein kann als Kriterium für die Anerkennung von Kompensationsflächen nicht ausschlaggebend sein.

3.9 Schutzgut Boden

Das Vorhaben führt zu zusätzlicher Versiegelung von ca. 24 ha und wirkt sich somit nachteilig auf den Wasserhaushalt und das lokale Klima aus. Wie bereits unter Punkt 1.3 dargelegt, wären diese negativen Auswirkungen vermeidbar, indem ein Standort innerhalb des Flughafengeländes und somit auf bereits versiegelter Fläche gewählt würde. Das Vorhaben verstößt dadurch gegen das Bodenschutzgesetz, nach dem schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens zu vermeiden sind.

3.10 Schutzgut Wasser

Die Unterlagen zum Aspekt Grundwasser sind unvollständig, da keine Grundwasseranalyse für den vorgesehenen Standort durchgeführt wurde. Eventuelle Belastungen des Grundwassers durch Altlasten und Schadensfälle auf der US-Airbase und dem Flughafengelände werden nicht untersucht. Auch über eine ggf. durchzuführende Sanierung wird nichts ausgesagt.

Die geplanten Bauwerke ragen in das Grundwasser hinein (z.B. Hallenfundamente, Regenrückhaltebecken). Dies kann zu Aufstau bzw. Absenkung des Grundwasserstandes führen. Diesbezüglich fehlen in den Unterlagen jegliche Quantifizierungen. Es wird lediglich ausgeführt, dass die nur gering in den Fließquerschnitt des Grundwassers einbindenden Baukörper mit Bezug auf die wassererfüllte Mächtigkeit von ca. 30 m „ohne Bedeutung“ seien. Maßgeblich ist das Verhältnis des versperrten Querschnittsanteils zum verbleibenden Fließquerschnitt. Es wird darauf hingewiesen, dass beim Vorliegen einer Sperrschicht (S. 53) der „oberflächennahe Grundwasserleiter teilweise abgesperrt“ werde. „Genaue Aussagen“ werden mit der Begründung über nicht bekannte „Details zur lokalen Geologie“ als nicht möglich charakterisiert.

Mit geringem Aufwand hätten durch Grundwassermodellrechnungen unter verschiedenen Annahmen potenzielle Aufhöhungs- bzw. Absenkungsbereiche aufgezeigt werden können. Hierbei hätte sich schnell gezeigt, ob eingehende Untersuchungen zu den „Details“ der „lokalen Geologie“ relevant und erforderlich sind. Von daher sind die vorgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar und mangelhaft.

Durch die ins Grundwasser einbindenden Baukörper kann auch eine begleitende oder spätere Sanierung beeinflusst werden. Auch hierzu werden in den Unterlagen keine Aussagen gemacht.

Gegen die Anlage eines Amphibienteichs am Wasserwerk Hofgut Schönau bestehen Bedenken, da dieser in der Wasserschutzgebietszone IIIA der Trinkwassergewinnungsanlage „Wasserwerk Hof Schönau“ der Stadtwerke Mainz AG errichtet werden soll. Hierbei wird Grundwasser angeschnitten. Für die notwendige Ausnahmegenehmigung ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ein entsprechender Antrag ist in den Unterlagen jedoch nicht enthalten.

Der natur- und forstschutzrechtliche Ausgleich soll zum Teil im Überschwemmungsgebiet des Rheins erfolgen. Hierzu werden im Interesse des Hochwasserschutzes erhebliche Bedenken angemeldet. Die Waldneuanlage liegt im sog. Sommerpolder „Hohenaue“ in der Gemarkung Trebur. Dies führt in Zukunft mit zunehmendem Wachstum zu einer Verschärfung des Rheinhochwassers durch Retentionsraumverlust bzw. auch durch neu geschaffene Abflusshindernisse. Eine zusätzliche Belastung dieser Gebiete mit Wald ist aufgrund der Tatsache, dass in der jüngsten Vergangenheit mehrere hundert Hektar bereits für an-

dere Großprojekte gepflanzt wurden, wasserwirtschaftlich nicht weiter zu verantworten. Dem RP Darmstadt liegt im übrigen eine Studie vor, die bereits eine bedenkliche Wasserspiegellagenerhöhung in Folge der bereits vorgenommenen Waldneuanlagen gezeigt hat. Nach heutigen Erkenntnissen käme daher allenfalls die Neuanlage von Hutewald in Betracht.

3.11 Schutzgüter Luft und Klima

Die Schadstoffbelastungen, die aus dem zusätzlichen Verkehr auf der Okrifteler Straße, den zu erwartenden zusätzlichen Flugbewegungen und vom Wartungsbereich ausgehen werden, werden unterschätzt, ebenso die Auswirkungen auf den Wald durch zusätzliche Schadstoffeinträge über den Luftpfad.

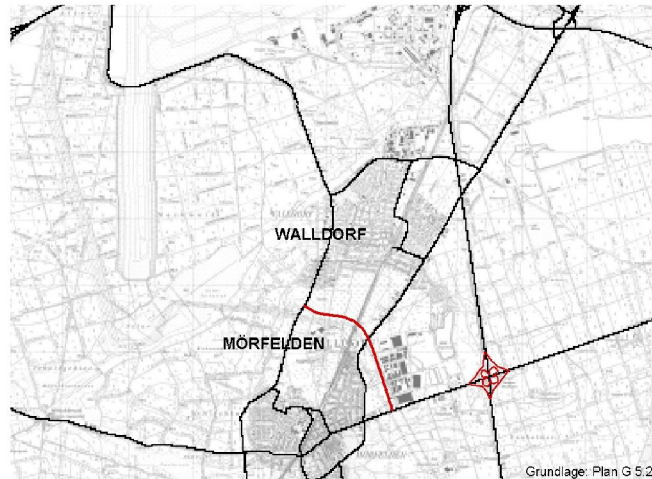
Durch die Waldverluste und die zusätzliche Flächenversiegelung sind negative Auswirkungen, zumindest auf das lokale Klima zu erwarten, die bisher nicht vollständig erfasst und geprüft wurden.

3.12 Landgebundener Verkehr

Das Verkehrsgutachten (G 5) geht davon aus, dass zahlreiche Maßnahmen im Straßennetz bis 2015 unabhängig von der Entwicklung des Flughafens realisiert sein werden (Anlage G5-1). Dabei werden jedoch einige Maßnahmen angeführt, die nicht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind. Hierunter fallen u.a. der Vollausbau der Anschlussstelle Frankfurt-Niederrad (A 5), die Umgestaltung der Anschlussstelle Opelring (A 648), die Verlegung und der vierstreifige Ausbau der B 43 im Bereich des Güterverkehrszentrums Mönchhof und der vierstreifige Ausbau der B 54 zwischen der Anschlussstelle Rodgau-Hainhausen und der B 488. Der Bundesverkehrswegeplan, der vom Bundeskabinett am 02.07.2003 beschlossen wurde, zeigt den Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) bis 2015 auf. Mit einer Realisierung von Maßnahmen, die nicht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind, kann bis 2015 nicht gerechnet werden.

Das dem Verkehrsgutachten zu Grunde liegende Straßennetz ist unvollständig. Es fehlen die sog. Querspange in Mörfelden-Walldorf, die eine attraktive Verbindung zwischen dem Plangebiet und der Autobahnauffahrt Langen / Mörfelden (A 5) herstellt, sowie die Autobahnauffahrt (siehe Grafik). Dadurch ist eine erneute Verkehrsumlegung erforderlich.

Abbildung 6: Straßennetz (G 5.2) korrigiert



Aus diesem Grund ist zu bezweifeln, ob die im Gutachten errechnete Verteilung des Verkehrs von Tor 31 aus betrachtet in Richtung Norden und Süden zutrifft. Die zusätzliche Verkehrsbelastung in Walldorf könnte folglich deutlich höher sein.

Aus der Verkehrsuntersuchung geht außerdem hervor, dass im Umfeld des Flughafens zwischen dem Analysezeitpunkt 2000 und dem Prognosehorizont 2015 mit z.T. erheblichen Belastungszunahmen im übergeordneten Straßennetz zu rechnen ist. So steigt die Querschnittsbelastung auf der Okrifteler Straße südwestlich von Kelsterbach von rd. 5 700 Kfz/24h auf rd. 8 000 Kfz/24h, wobei es sich hier bei rd. 800 Kfz-Fahrten je Tag um Quell- und Zielverkehr von und zur A 380-Werft handelt. Dies ist vor dem Hintergrund des derzeit unzulänglichen Ausbauszustandes der Okrifteler Straße zu bewerten.

Das Gutachten G 6.1 untersucht die Schallimmissionen, die durch die Verlegung der Kreisstraße K 152/823 und die Neuordnung des Betriebsstraßennetzes im Bereich der zu errichtenden Werft zu erwarten sind. Ein wesentlicher Teil des Gutachtens umfasst den Nachweis, dass es sich bei der Verlegung der Kreisstraße nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handele, und die sich daraus ergebende Schlussfolgerung, dass deswegen kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bestehe. Diese Argumentation ist falsch, da es sich um eine Verlegung und somit um einen Neubau einer Straße handelt, der nach 16. BImSchV nicht mit dem Vorliegen bestimmter Voraussetzungen verbunden ist (z. B. Erhöhung des Schallpegels um mindestens 3 dB (A) u. ä.). Insofern sind in diesem Fall grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Diese Immissionsgrenzwerte sind den Berechnungen nach an der nächstgelegenen Wohnbebauung einzuhalten.

Da der Standort im ÖPNV lediglich per Bus zu erreichen ist, erscheint der angenommene MIV-Anteil von 76% unrealistisch – er wird voraussichtlich deutlich größer sein.

Die Buslinie 5514, die zwischen Darmstadt und dem Flughafen verkehrt und auch das Tor 31 anfährt, ist bereits heute ausgelastet. Im Falle einer Zunahme von Berufstätigen, die diese Linie nutzen, um zum Werftstandort zu gelangen, wäre ein Ausbau dieser Linie erforderlich. Die Unterlagen treffen hierzu keine Aussagen, insbesondere ist die Frage der Finanzierung zu klären.

Es fehlt ein Planfall „Flughafenausbau“, der die Verkehrsbelastung auf der verlegten Kreisstraße im Falle des von der Antragstellerin betriebenen Ausbaus darstellt. Nur so

lässt sich eine zukünftige Störung und Beeinträchtigung der im Vogelschutz- und potenziellen FFH-Gebiet geschützten Arten durch Verkehrslärm beurteilen.

3.13 Fehlende Planunterlagen

Die Unterlagen sind unvollständig, da keine Pläne der vorgesehenen Gebäude (Wartungshalle und Lagerhalle) enthalten sind. Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses sind diese Unterlagen jedoch zur Beurteilung des Vorhabens notwendig. Außerdem wird dadurch nichts über Wechselwirkungen mit den Schutzgütern ausgesagt. So hat z.B. die Gründung Einfluss auf die Schutzgüter Wasser und Boden, die äußere Gestaltung auf das Landschaftsbild und die Ausführung der Außenbauteile auf die Schallemissionen und mögliche Beeinträchtigungen der Radarüberwachung. Ungeklärt ist dadurch auch, ob eine Verlegung des Radarturmes notwendig wird.

Anlagen