

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

**An den
Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1
34117 Kassel**

Ursula Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin

Fachanwältin für
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt

Niddastraße 74
60329 Frankfurt/Main

Rufnummern:

Tel.: 069 / 4003 400-13

Fax: 069 / 4003 400-23

kanzlei@pg-t.de

www.pg-t.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

11 C 500/08.T

2008 F 10

Frankfurt am Main, den

07.04.2008

In dem Verwaltungsrechtsstreit 11 C 500/08.T

XXX u. a. ./ Land Hessen

beigeladen: Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport) AG

wegen: Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main (PF-66 p–V-) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007

ergänzen wir nachfolgend den Vortrag zur Begründung der Klage vom 25.02.2008:

A. Zum Sachverhalt

Die Situation der Kläger wurde im Schriftsatz vom 25.02.2008 auf S. 6 ff. und S. 98 bereits dargestellt und auf den S. 112 ff. bzgl. der Kläger zu 1. bis 11., 13. bis 15., 19. bis 22., 25. bis 28., 34., 35. sowie 41. und 42. auch im Hinblick auf die Lärmbelastung eingehend gewürdigt. Insbesondere wurde bereits ausgeführt, dass die Kläger sehr erheblichen Zunahmen an Fluglärmbelastung ausgesetzt sind. Diese Aussagen gelten für alle diesseits vertretene Kläger. Im Rahmen dieses Schriftsatzes der ergänzenden Klagebegründung werden die Darlegungen der formellen und materiellen Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ergänzt und dabei auch hinsichtlich der Darstellung der Lärmbetroffenheit sämtlicher Kläger weiter verdeutlicht.

Die Darstellung der Fluglärm-Betroffenheit soll nachfolgend mit Grafiken aus den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums

- www.laermkarten.de/dialogforum/index.php -

weiter veranschaulicht werden.

Diese Lärmkarten zum Fluglärmmonitoring wurden mit Hilfe des Computerprogramms CadnaA (Computer Aided Noise Abatement) erstellt, um die aktuelle (Bezugsjahr 2005) und prognostizierte (Bezugsjahr 2020) Lärmbelastung bis auf die Straße genau zu visualisieren.

- Vgl. Erläuterung des RDF, beigefügt als Anlage 5. -

Dargestellt wird der äquivalenten Dauerschallpegel $L_{eq(3)}$ berechnet nach der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen von 1999 (AzB-99), ohne Berücksichtigung der Einzelschallereignisse.

Die Berechnungen der Lärmkarten basieren auf den Berechnungsergebnissen des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) unter Verwendung der Flugrouten und der Flugbewegungsangaben gemäß den Planfeststellungsunterlagen vom 07.09.2006. Die in den Lärmkarten zum Ansatz gebrachten Flugrouten stellen den Stand der Planung der Deutschen Flugsicherung dar.

Die Berechnungen erfolgten für den Ist-Zustand (2005) mit 259.698 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten und einem Nachtbewegungsanteil von 11,5 % und für den Planungsfall (2020) mit - lediglich - 368.030 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten und einem Nachtbewegungsanteil von 8 %.

Zur Vermeidung von Missverständnissen bei der Betrachtung und Würdigung der RDF-Lärmkarten ist daher vorab ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die vom Regionalen Dialogform eingesetzten Dauerschallpegel die Lärmbelastung zu gering angeben, da sie vor allem

- **nicht auf der Berechnungsgrundlage AzB-07, sondern auf der alten AzB-99 beruhen** (vgl. hierzu unter Pkt. II.4.2.2, 4.2.3 im Schriftsatz vom 25.02.2008),
- **lediglich von 368.030 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten 6 Monaten bei 700.000 Flugbewegungen im Jahr ausgegangen wird, anstelle von der Anzahl an Flugbewegungen in den verkehrsreichsten 6 Monaten bei - der kapazitiven Auslastungsmöglichkeit entsprechenden - rund 900.000 Flugbewegungen im Jahr** (vgl. hierzu unter Pkt. II.5., S. 124 ff im Schriftsatz vom 25.02.2008),
- **unter der Annahme der Festsetzung des beantragten Nachtflugverbotes zwischen 23 und 5 Uhr erstellt wurde, welches der Beklagte indessen vermittels der Zulassung von Ausnahmen nicht verfügt hat.**

Zu beachten ist auch, dass die besonderen Wirkungen der lauten Einzelschallergebnisse bei Überflügen nicht berücksichtigt sind; die Darstellung ist ausschließlich am Dauerschallpegel ausgerichtet.

Die nachfolgenden Abbildungen vermögen insofern lediglich einen Eindruck von der künftigen Belastung und insbesondere die Tendenz deren Erhöhung zu vermitteln. Bei Ermittlung auf sachgerechter Berechnungsgrundlage würden sich in allen Bereichen des dargestellten Planungsfalls 2020 die Werte weiter erhöhen. Damit verschieben bzw. erweitern sich die Konturen bzw. Farbflächen vom Flughafen ausgehend nach außen hin.

Abb.3: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Nacht):

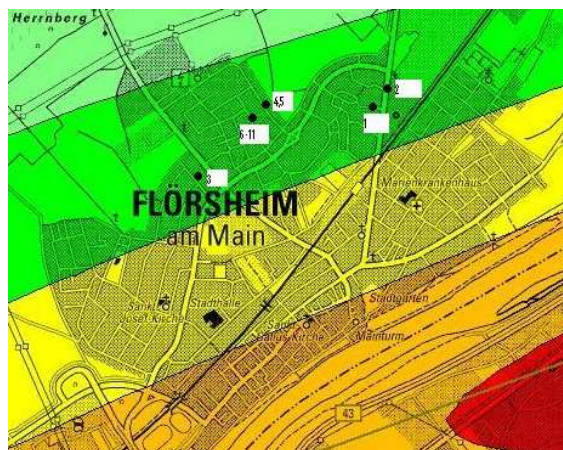
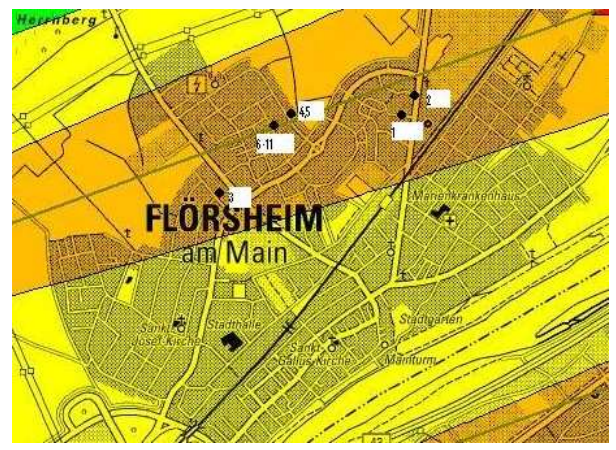
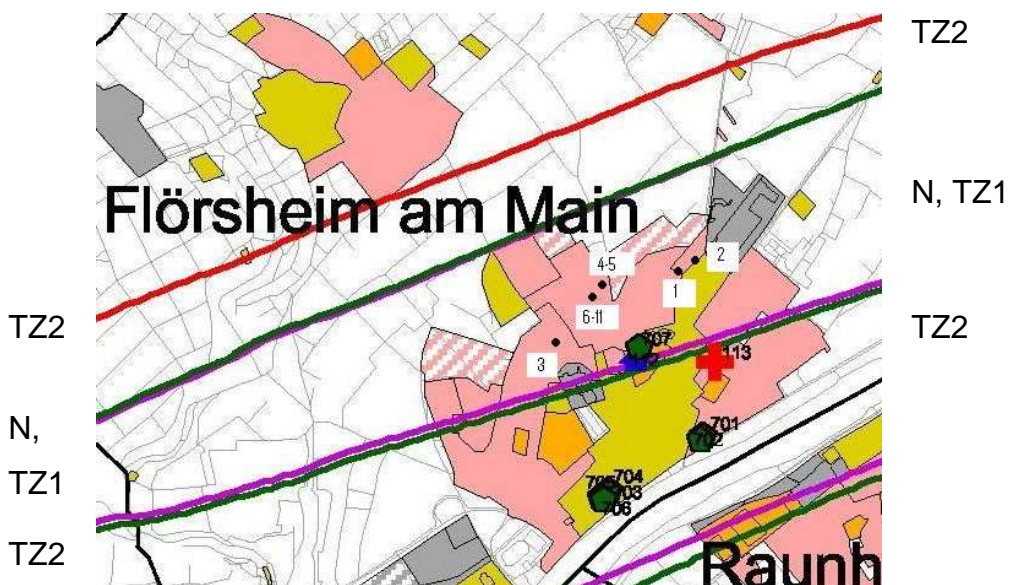


Abb.4: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Nacht):



Es wird klar ersichtlich, dass die Kläger zu 1. - 11. durch den Flughafenbetrieb im gegenwärtigen Ausbauzustand bei Ostbetriebsrichtung einem Lärmpegel (Leq3) von 53 dB(A) (Tag) ausgesetzt sind. Im Fall der Flughafenerweiterung wird - prognostiziert auf das Jahr 2020 auf Grundlage der vom Regionalen Dialogform eingesetzten Lärmberechnungen - ein Lärmpegel (Leq3) von mindestens **68 - 70 dB(A)** (Tag) (-> **+15/+17 dB(A)**) erreicht werden. Auch die nächtliche Belastung mit Fluglärm wird bei Ostbetriebsrichtung in erheblichem Umfang um mindestens **+ 10 dB(A)** zunehmen und sodann mehr als **59 dB(A)** betragen.

Abb. 5: Vsl. Abgrenzung der Schutzzonen nach FluglärmG



Fluglärmbelastung in Rüsselsheim-Königstädten und Nauheim:

Wie die Kläger zu 1. bis 11. sind mithin auch die Kläger zu 13. - 22. ersichtlich von der Erhöhung der Fluglärmbelastung besonders betroffen:

Im gegenwärtigen Ausbauzustand des Flughafens sind die Kläger zu 13. - 15. an den verfahrensgegenständlichen Liegenschaften tags bei Westbetriebsrichtung lediglich einem Leq3 von 43 dB(A) ausgesetzt, an den Wohnhäusern der Kläger zu 16. - 18. sowie zu 19. - 22. sind es 53 dB(A). Auf Grundlage der vom Regionalen Dialogform eingesetzten Lärmberechnungen werden nach Ausbau des Flughafens demgegenüber Werte von **56 dB(A)** (-> **+ 13 dB(A)**) an den Liegenschaften der Kläger zu 13. - 15. und von **63 dB(A)** (-> **+ 10 dB(A)**) an den Liegenschaften der Kläger zu 16. - 18. sowie zu 19. - 22. erreicht. Die Kläger zu 16. - 18. sowie zu 19. - 22. sind zudem bei Westbetrieb auch nachts anhaltend hohen Fluglärmimmissionen von 52 dB(A) ausgesetzt.

Abb.6: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Tag):

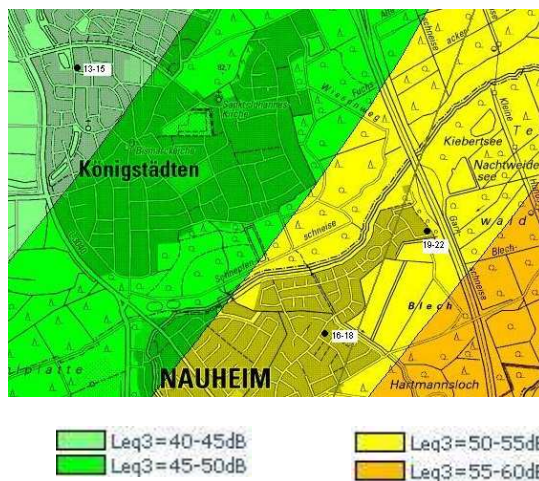


Abb. 7: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag):

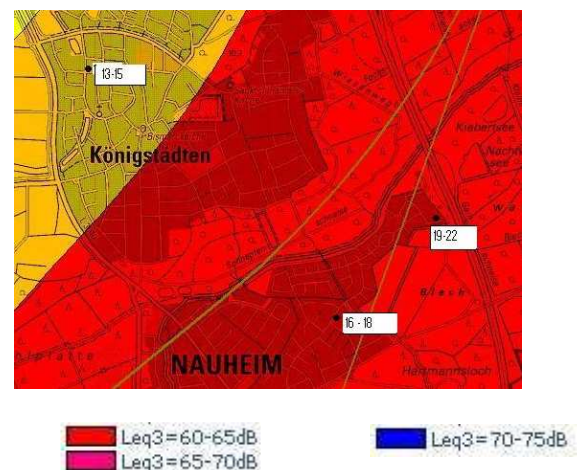


Abb.8: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Nacht):

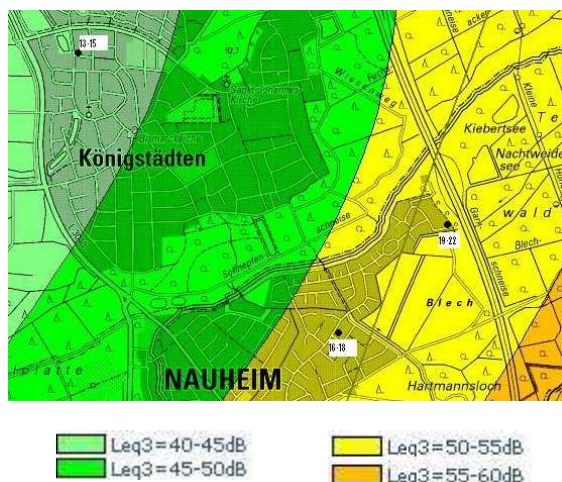
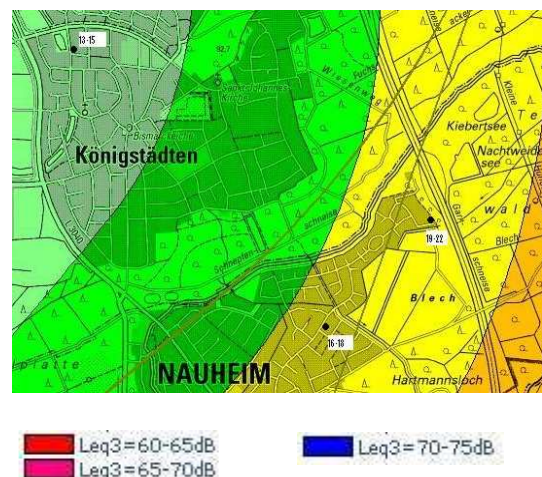
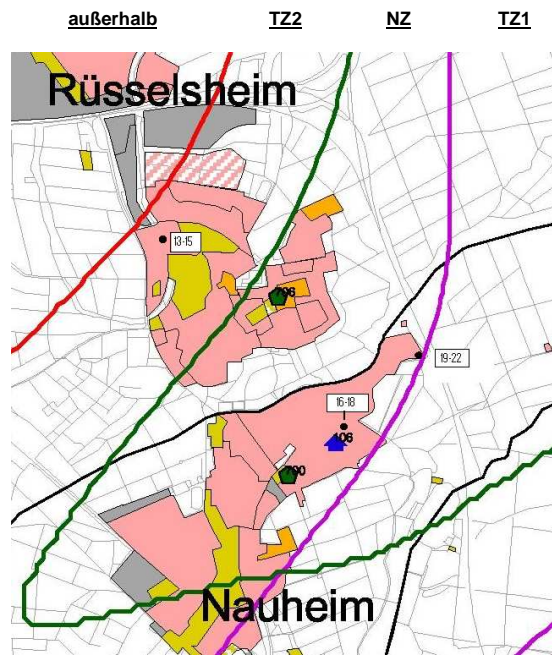


Abb.9: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Nacht):



Die Liegenschaften der Kläger zu 16./17. sowie zu 19./20. befinden sich jeweils innerhalb der voraussichtlichen Abgrenzung der Nachtschutzzone, indessen äußerst knapp außerhalb der Grenze zur Tagschutzzone 1 nach dem FluglärmG.

Abb.10: Vsl. Abgrenzung der Nachtschutzzone, Tagschutzzone 1 und Tagsschutzzone 2 nach FluglärmG im Bereich Rüsselsheim-Königstädten und Nauheim



Die Lärmbelastung der Kläger zu 19. - 22. ist ferner durch die kumulierende Wirkung des Fluglärms und der nur ca. 100 Meter entfernten Autobahn 67 erhöht.

Abb.11: Luftbild: Nachbarschaft des Wohnhauses der Kl. zu 19. -22. zur A 67:



Fluglärmbelastung in Kelsterbach

Die Kläger zu 29. - 35. werden auf Grundlage der vom Regionalen Dialogform eingesetzten Lärmberechnungen im Jahr 2020 bei Westbetriebsrichtung mithin **55 - 57 dB (A)** (-> **+ 2 dB(A)**), bei Ostbetriebsrichtung ca. **53 dB (A)** (-> **+ 2 dB(A)**) ausgesetzt sein.

Auch in der Nacht wird sich - eingedenk der in den RDF-Lärmkarten nicht eingerechneten Nachtfluglärmbelastung in der Zeit von 23 bis 5 Uhr - bis 2020 eine Erhöhung der Lärmimmissionswerte von gegenwärtig 49 - 51 dB(A) um mindesten **+ 2 dB(A)** ergeben. Da der **Roll- und Bodenschall hierbei nicht eingerechnet** ist, sind die dem Flughafenbetrieb zuzurechnen Lärmbelastungen tatsächlich noch erheblich höher.

Abb.12: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Tag):

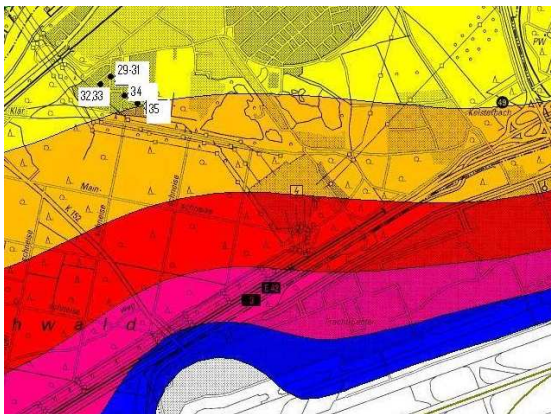


Abb.13: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag):

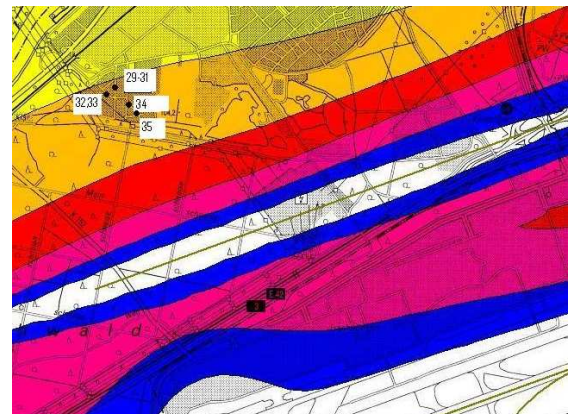


Abb.14: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Tag):

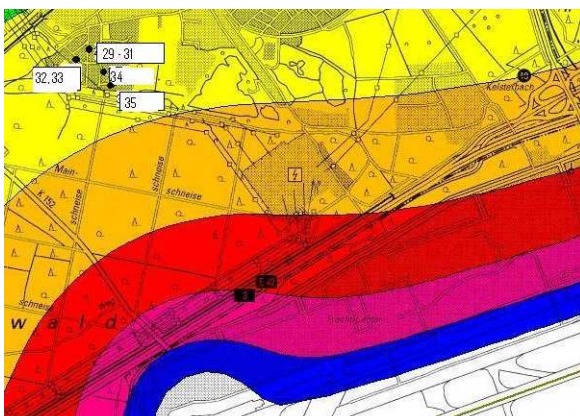
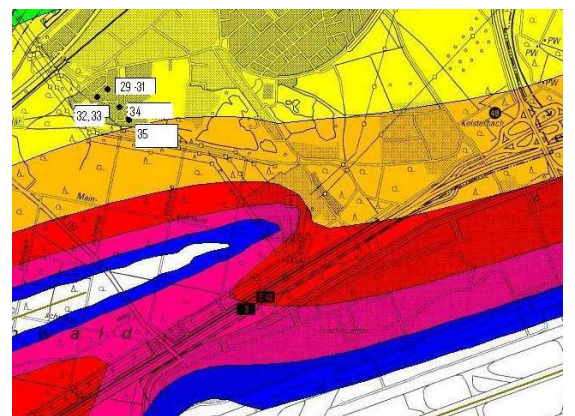


Abb.15: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Tag):



Leq3=40-45dB
Leq3=45-50dB

Leq3=50-55dB
Leq3=55-60dB

Leq3=60-65dB
Leq3=65-70dB

Leq3=70-75dB

Abb.16: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Nacht):

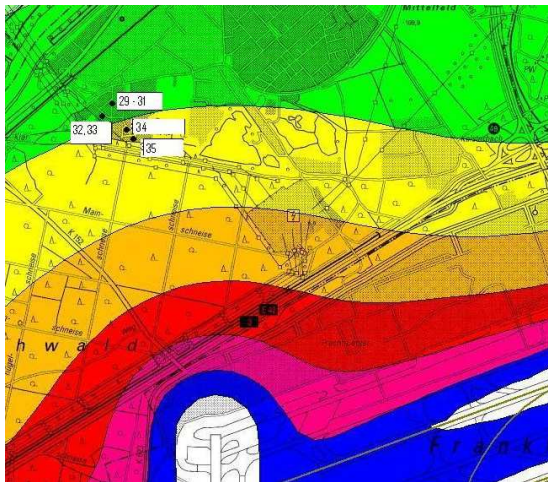


Abb.17 Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Nacht):

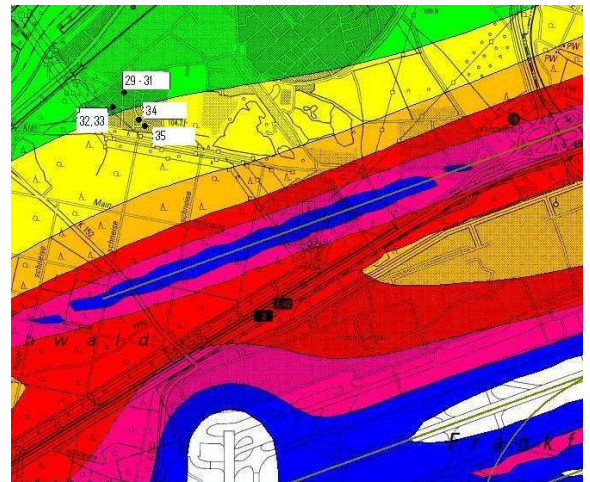


Abb. 18: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Nacht):

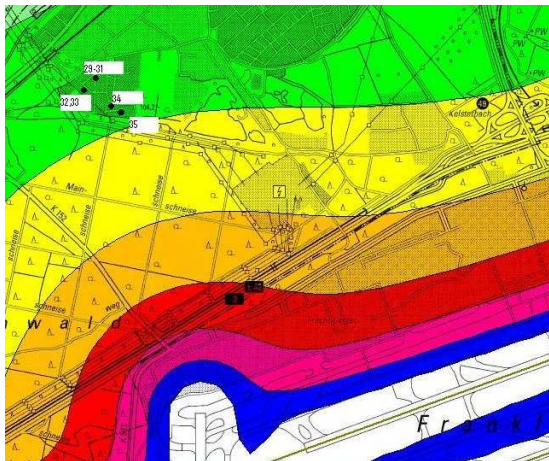
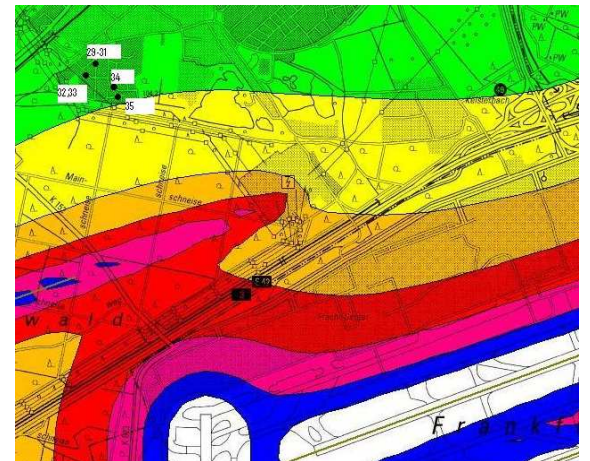


Abb.19: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Nacht):



Leq3=40-45dB
Leq3=45-50dB

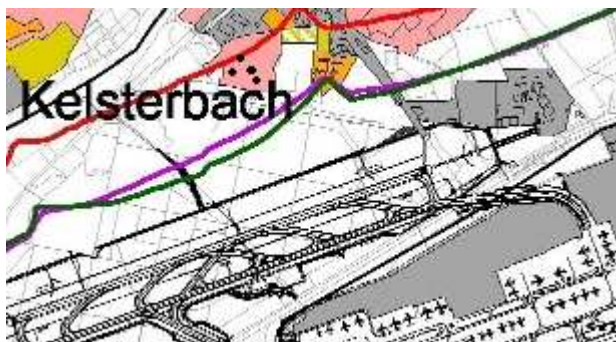
Leq3=50-55dB
Leq3=55-60dB

Leq3=60-65dB
Leq3=65-70dB

Leq3=70-75dB

Dieser zusätzliche Lärm ist auch nicht bei der vsl. Grenzziehung der Schutzzonen nach dem FluglärmG berücksichtigt, welche sich im Bereich Klesterbach vsl. wie folgt darstellt:

Abb.20: Vsl. Abgrenzung der Nachtschutzzone - Tagschutzzone 1 und Tagsschutzzone 2 nach FluglärmG im Bereich Kelsterbach



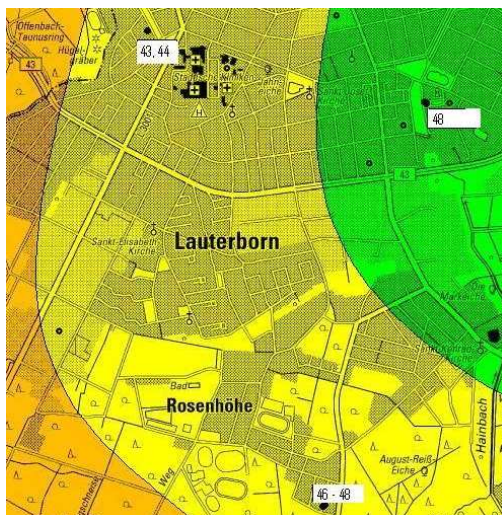
Fluglärmbelastung in Offenbach am Main und Frankfurt-Oberrad:

Die im südlichen Stadtteil von Offenbach befindliche Liegenschaft der Kläger zu 46. - 48. sowie das Wohnhaus der Kläger zu 43. und 44. im westlichen Stadtgebiet von Offenbach sind bereits gegenwärtig im Ostbetrieb, wie im Westbetrieb des Flughafens tags von Fluglärmimmissionen um 55 dB(A) bzw. 52 dB(A) belastet.

Diese Belastung wird sich im Ausbaufall insbesondere am Wohnhaus der Kläger zu 43. und 44. in erheblichem Maße weiter erhöhen und bei Westbetrieb um **+ 5 dB(A)** auf **57 dB(A)** ansteigen, bei Ostbetrieb immerhin auch mindestens um **+ 3 dB(A)** auf dann **55 dB(A)**. Nachts haben die Kläger zu 43. und 44. einen Anstieg um mindestens + 2 dB(A) zu erwarten.

An der Liegenschaft der Kläger zu 46. - 48. bleibt die Belastung - auf Grundlage der vom Regionalen Dialogforum angesetzten Werte - bei beiden Betriebsrichtung mindestens auf hohem Niveau (54 - 56 dB(A) tags, 48 - 50 dB(A) nachts) erhalten. Unter gebotener Einbeziehung der höheren Anzahl von Flugbewegungen und der auch in der Zeit von 23 bis 5 Uhr stattfindenden Nachtflüge werden die Fluglärmbelastungen an der Liegenschaft der Kläger zu 43./44. und zu 46. - 48. indessen erheblich höher ausfallen, als in den RDF-Lärmkarten ausgewiesen ist.

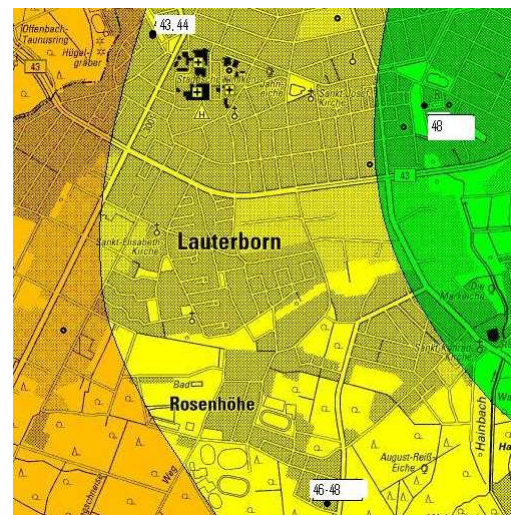
Abb.21: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Tag)



Leq3 = 40-45dB
Leq3 = 45-50dB

Leq3 = 50-55dB
Leq3 = 55-60dB

Abb.22: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Tag)



Leq3 = 60-65dB
Leq3 = 65-70dB

Leq3 = 70-75dB

Abb.23: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Nacht)

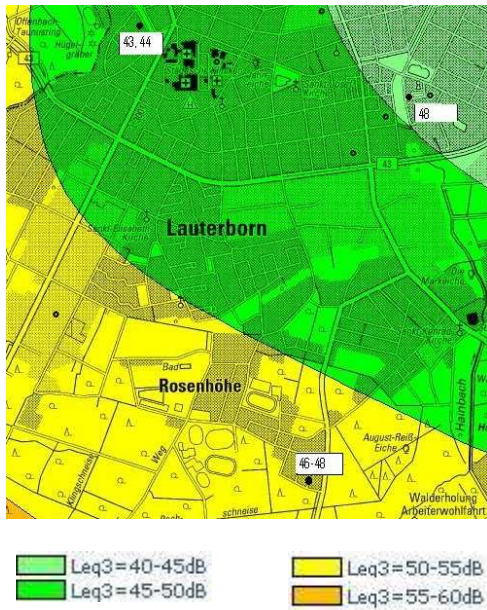


Abb.24: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung(Nacht)

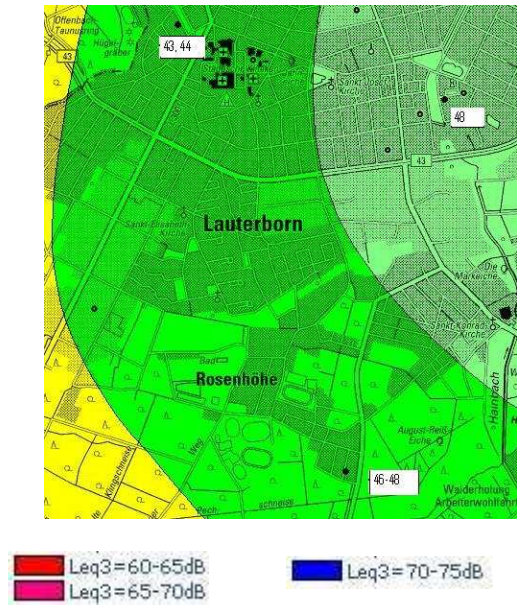


Abb.25: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtng (Tag)

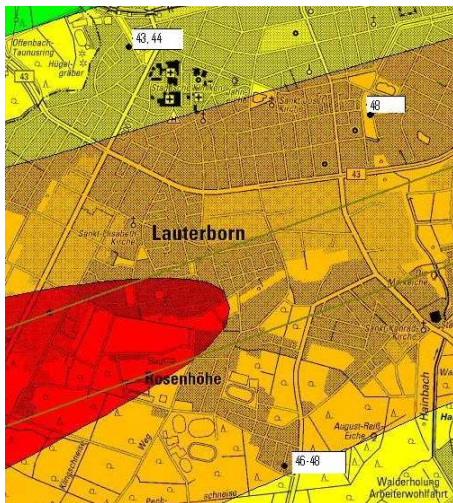


Abb.26: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag)

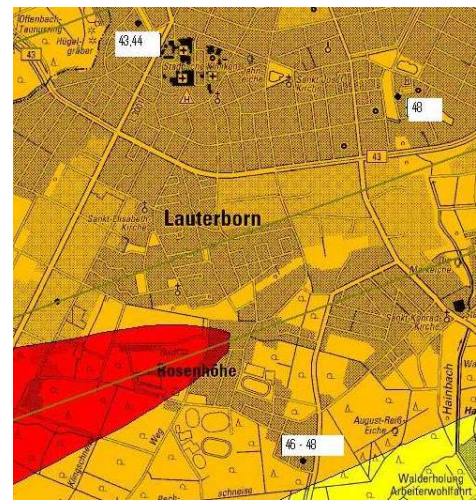


Abb.27: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtng (Nacht)

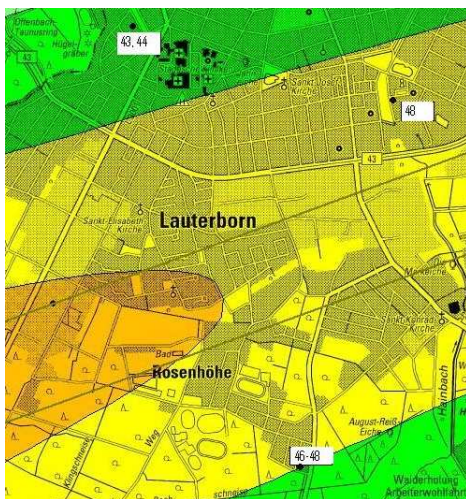
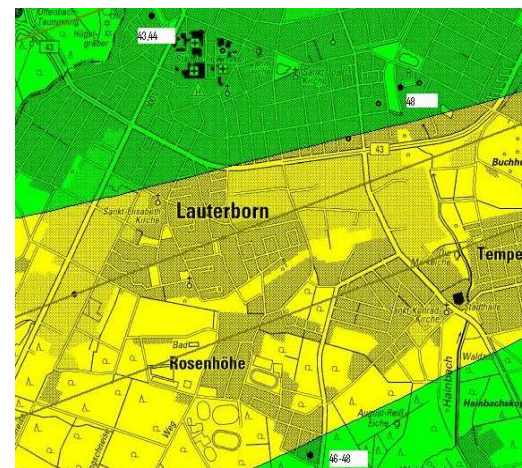


Abb.28: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Nacht)



An den Liegenschaften der in den nördlichen Stadtteilen von Offenbach wohnenden Kläger zu 40., 41. sowie zu 45. ist die Situation der Betroffenheit im Ausbaufall insbesondere durch eine erhebliche Zunahme der gegenwärtig kaum vorhandenen Fluglärmbelastung im Ausbaufall geprägt.

Auf Grundlage der vom Regionalen Dialogforum angesetzten Fluglärmwerte würde sich am Wohnhaus der Kläger zu 40. und 41. insbesondere bei Westbetrieb tags eine Zunahme von **+ 6 dB(A)** realisieren. Am Wohnhaus der Klägerin zu 45. ist bei Westbetrieb tags ein Zuwachs von mindestens **+ 7 dB(A)** zu erwarten, nachts von mindestens **+ 4 dB(A)**.

Abb.29: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Tag)

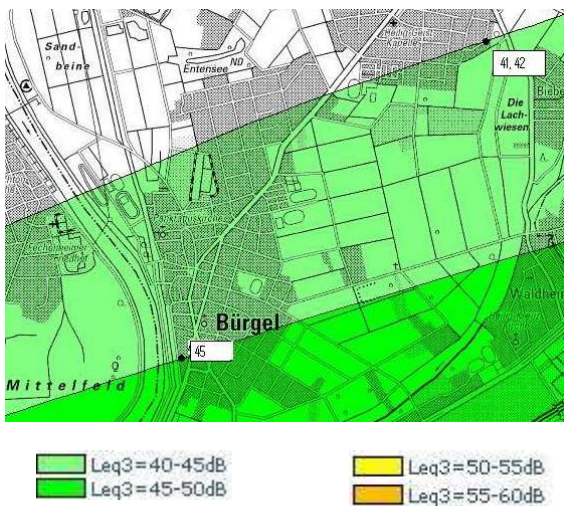


Abb.30: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag)

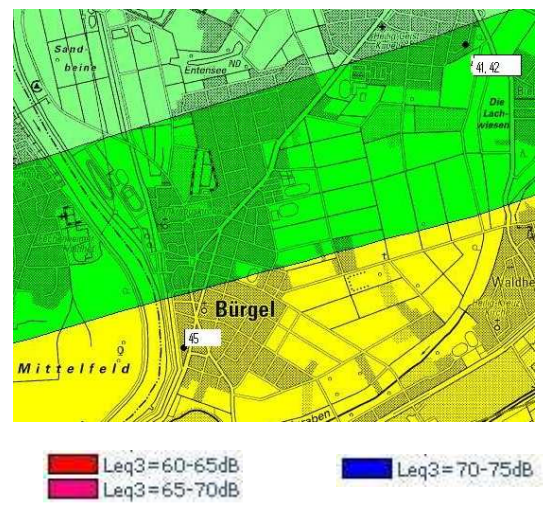


Abb.31: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Tag)

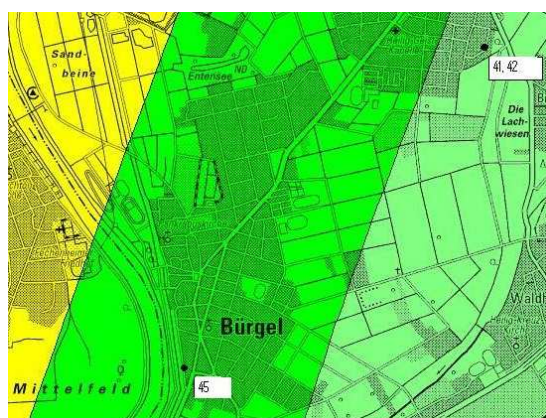


Abb.32: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Tag)



Die Kläger zu 49. und 50. aus Frankfurt-Oberrad sind gegenwärtig im Ostbetrieb deutlich stärker durch Fluglärm belastet als im Westbetrieb. Diese Situation wird sich aufgrund des Flughafenausbaus durch ein erhebliches Anwachsen der Belastungen auch im Westbetrieb ändern.

Bei Ostbetrieb werden die Kläger - auf Grundlage der vom Regionalen Dialogform angesetzten Lärmwerte - künftig mit einem-Leq3-Dauerschallpegel von **58 dB(A) tags / 52 dB(A) nachts** belastet.

Abb.33: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Tag)

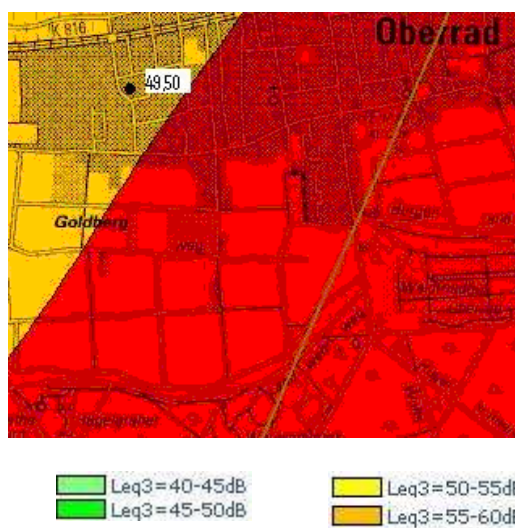
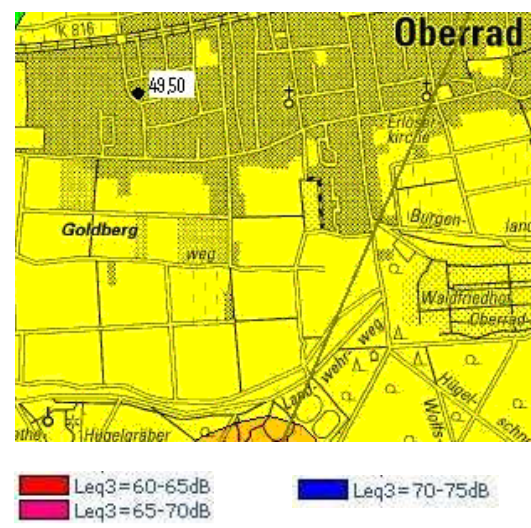


Abb.34: Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Nacht)



Zusätzlich steigen die auf die Kläger einwirkenden Fluglärmimmissionen im Westbetrieb tags um mindestens **+ 9 dB(A)** von gegenwärtig noch 45 dB(A) auf dann **54 dB(A)** und nachts um mindestens **+ 6 dB(A)** von gegenwärtig noch 40 dB(A) auf dann **46 dB(A)**.

Abb.35: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Tag)

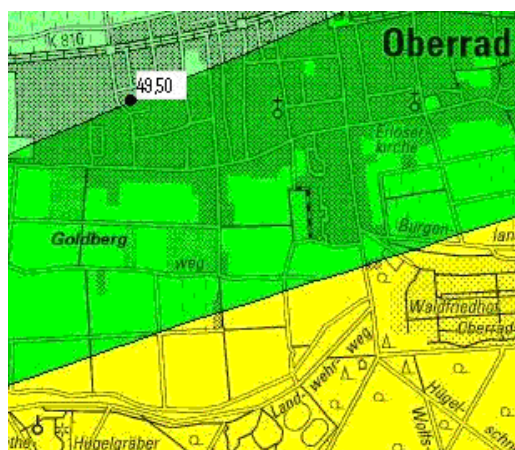


Abb.36: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag)



Abb.37: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Nacht)

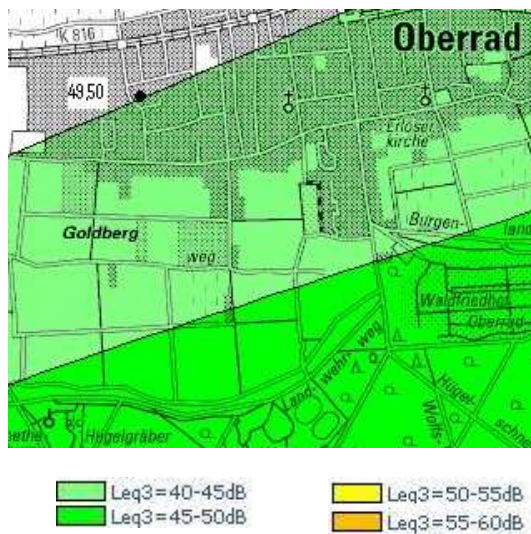
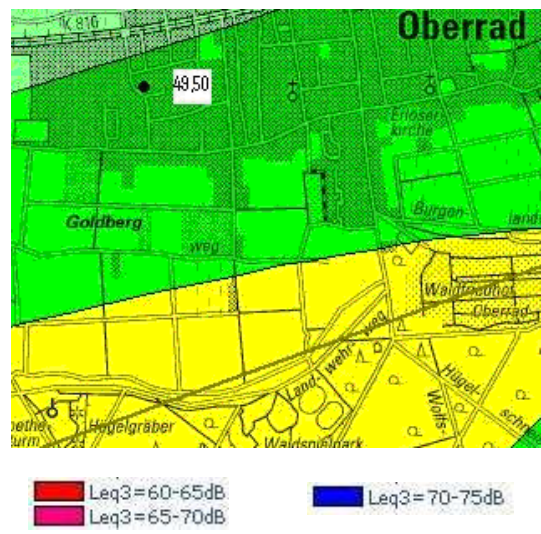


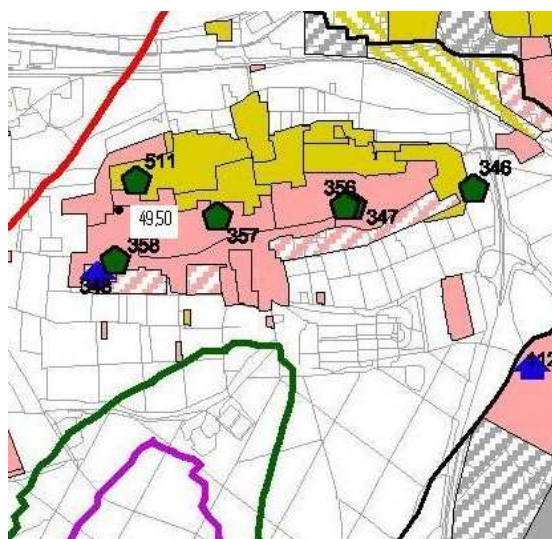
Abb.38: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Nacht)



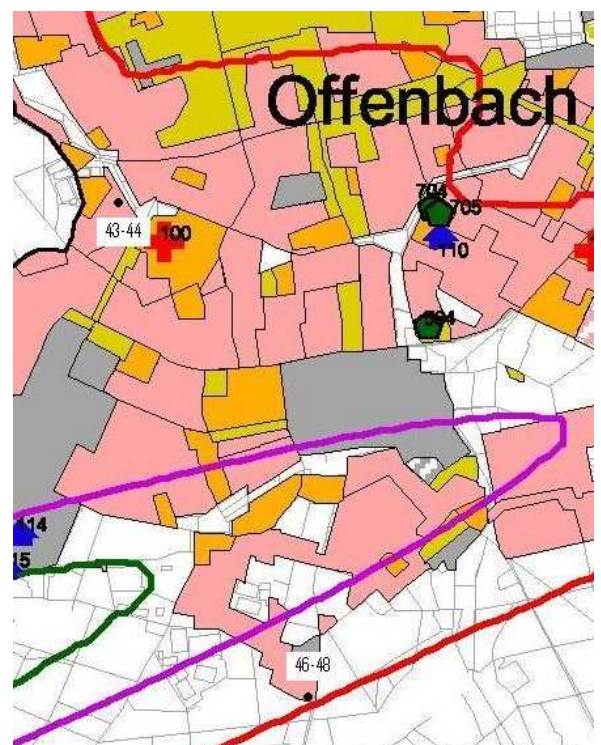
Im Hinblick auf die voraussichtliche Festlegung von Lärmschutzzonen ergibt sich hinsichtlich der Kläger aus Offenbach und Frankfurt-Oberrad folgender Bilder:

Vsl. Abgrenzung der Schutzzonen

im Bereich Frankfurt-Oberrad (Abb.39)



in Offenbach (Ausschnitt) (Abb.40)



Insbesondere die Wohnhaus-Immobilie der Kläger zu 46. - 48. befindet sich mithin im unmittelbaren Bereich des Grenzverlaufs der Tagschutzzone 2. Das Wohnhaus der Kläger zu 49. und 50. ist ebenfalls relativ knapp im Bereich der Abgrenzungen gelegen.

Fluglärmbelastung in Frankfurt-Schwanheim

Auf Grundlage der vom Regionalen Dialogforum eingesetzten Immissionswerte ergibt sich für die Kläger zu 36. und 37. im Ausbaufall bei Westbetrieb tags ein Lärmzuwachs von **+ 3 dB(A)**.

Abb.41: Ist-Zustand 2005, Westbetriebsrichtung (Tag)

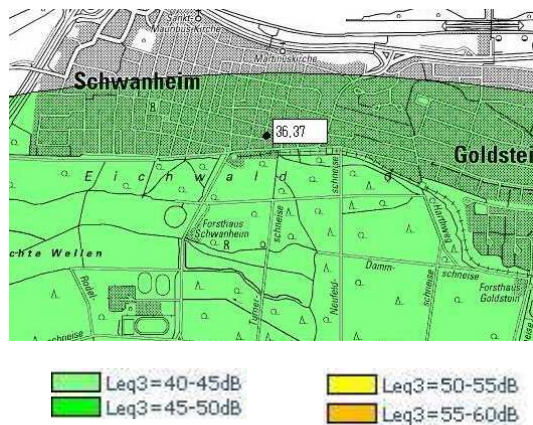
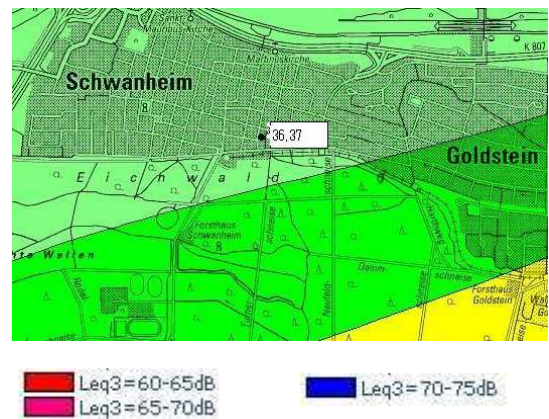


Abb.42: Ausbaufall 2020, Westbetriebsrichtung (Tag)



Auch die Fluglärmbelastung in Frankfurt-Schwanheim wird sich im Ausbaufall aufgrund der wesentlich höheren Anzahl an Flugbewegungen und des auch zwischen 23 und 5 Uhr zugelassenen Flugverkehrs erheblich vergrößern.

Die Frequentierung des Luftraums über dem Wohnhaus der Kläger zu 36. und 37. veranschaulicht sich beispielsweise anhand der 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung vom 04.03. und 23.03.2008:

Abb.43: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 04.03.2008

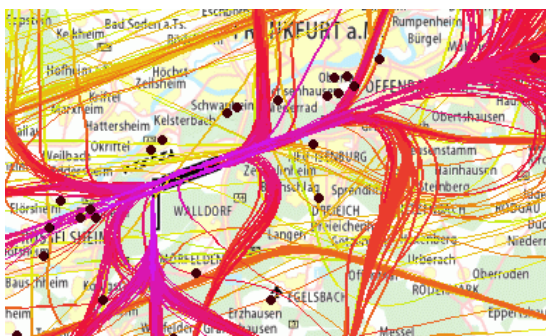
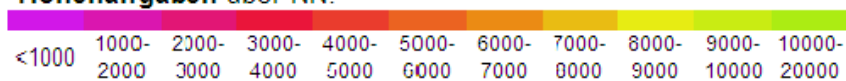


Abb.44: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 23.03.2008



Höhenangaben über NN:



Alle Angaben in ft

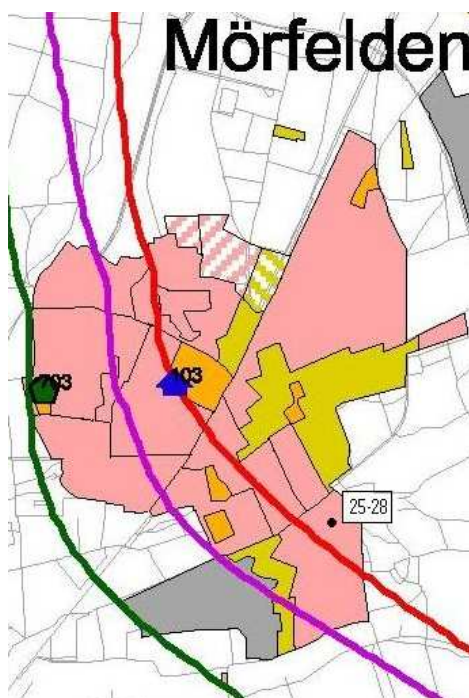
- Hinweise: 1. Umrechnung: 1000 ft = 304,80 m),
 2. Die Höhenangaben beziehen sich auf Normalnull(!), also Meeresspiegel-Höhe und nicht auf die Überflughöhe der Ortslagen.

Aus diesen Flugspurenaufzeichnungen sind zwar nicht unmittelbar konkrete Immissionswerte abzuleiten, gleichwohl vermittelt die Lage der Flugrouten in Verbindung mit der Überflughöhe einen Eindruck von der Beziehung, in welcher die Liegenschaften der Kläger zu dem die Fluglärmbelastung auslösenden Flughafen Frankfurt steht.

Fluglärmbelastung in Walldorf und Mörfelden

Die Liegenschaften der Kläger zu 25. - 28. aus dem Ortsteil Mörfelden sind jeweils sehr knapp außerhalb der Schutzzonen (nach FluglärmG) gelegen.

Abb.45: Vsl. Abgrenzung der Schutzzonen nach FluglärmG im Bereich Mörfelden-Walldorf



Wie bereits im Einzelnen vorgetragen wurde, ist der genaue Verlauf der Konturen der voraussichtlichen Lärmschutzbereiche indessen nicht nachvollziehbar, so dass eine Ausweitung auf die Liegenschaften der Kläger nicht auszuschließen ist.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass beide Ortsteile von Mörfelden-Walldorf außer den Lärmbelastungen durch Überflug auch **besonderen Einwirkungen durch den Roll- und Bodenlärm ausgesetzt sind**,

- vgl. Ausführungen unter II.5. -

die weder in den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums dargestellt sind noch bei den Berechnungen nach dem FluglärmG einbezogen werden.

Abb. 46: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 03.03.2008

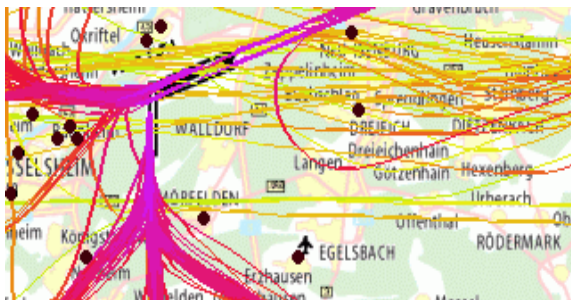


Abb. 47: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 23.03.2008



Fluglärmbelastung in Heusenstamm

Am Wohnhaus der Kläger zu 38. und 39 wird sich auf Grundlage der vom Regionalen Dialogform angesetzten Werte die Fluglärmbelastung tags bei Ostbetriebsrichtung um **+ 3 db(A)** auf 53 dB(A) erhöhen.

Abb.48: Ist-Zustand 2005, Ostbetriebsrichtung (Tag)

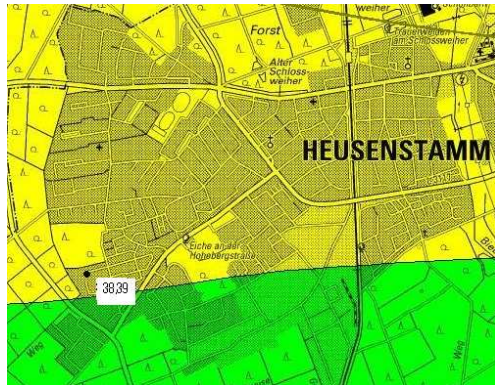
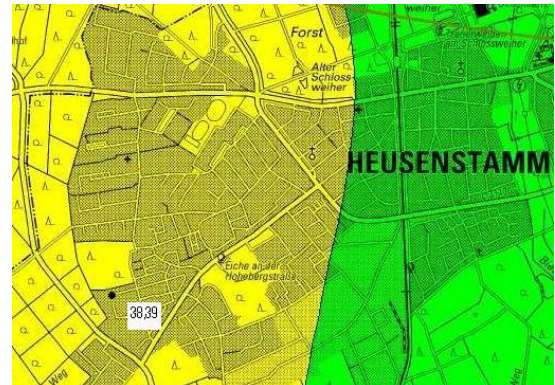


Abb.49 : Ausbaufall 2020, Ostbetriebsrichtung (Tag)



Leq3 = 40-45dB
Leq3 = 45-50dB

Leq3 = 50-55dB
Leq3 = 55-60dB

Leq3 = 60-65dB
Leq3 = 65-70dB

Leq3 = 70-75dB

Die Wohnung der Kläger befindet sich allerdings in einem Hochhaus, so dass die den RDF-Lärmkarten zugrunde liegende Überflughöhe tatsächlich geringer und der Dauerschallpegel dementsprechend höher ist.

Wie sich die Situation im Ausbaufall darstellen wird, wenn deutlich mehr als die den RDF-Lärmkarten zugrunde liegenden 363.030 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten 6 Monaten über den Flughafen abgewickelt werden, lässt sich auch hier anhand der Flugspurenaufzeichnungen darstellen:

Abb.50: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 04.03.2008



Abb.51: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 17.02.2008)



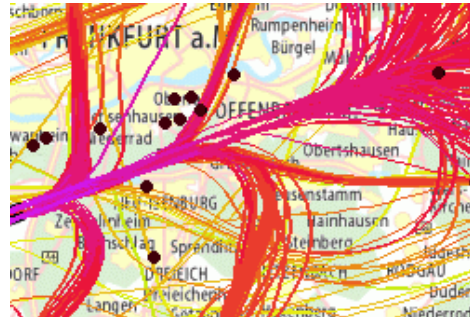
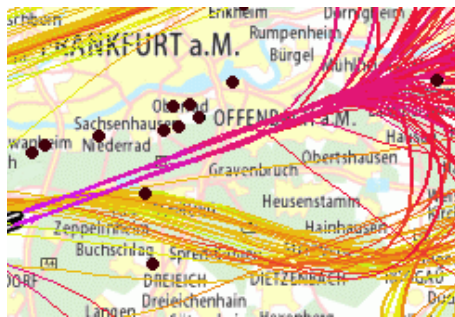
- Flugspurendokumentation Deutschen Fluglärmdienst e.V. (DFLD): vgl.
<http://www.dfld.de/DFLD/index.htm> -

Fluglärmbelastung in Dreieich

Auch die Klägerin zu 40. muss im Falle eines Ausbaus mit einer erheblichen Erhöhung der Fluglärmbelastung rechnen. Da diese in den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums aufgrund der dort nicht erfassten Erhöhung der Flugbewegungen und des Ansatzes des nicht mehr aktuellen AzB-99-Berechnungsverfahrens nicht dargestellt ist, vermögen Flugspurenaufzeichnungen die Überflugsituation in Dreieich zu visualisieren:

Abb.52: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 26.02.2008

Abb.53: 24-Std.-Flugspurenaufzeichnung 04.03.2008



B. Ergänzung der Rechtsausführungen

In Ergänzung der Ausführungen im Schriftsatz vom 25.02.2008 (Pkt. II, S. 36 ff.) werden die Gründe, aus denen sich die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und die unzureichende Beachtung der Rechte der Kläger ergibt, weiter dargelegt:

Der Planfeststellungsbeschluss ist formell und materiell rechtswidrig und verletzt die Kläger in ihren Rechten.

I. Formelle Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses

Hinsichtlich den die formelle Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bedingenden Aspekten des

- 1. Verstoß gegen den Grundsatz „ne ultra petita“ in Bezug auf die antragsüberschießende Zulassung von Ausnahme vom beantragten Nachtflugverbot**
- 2. Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG, 73 Abs. 3 HVwVfG in Bezug auf die Unterlassung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung vor antragsüberschießender Zulassung von Ausnahme vom beantragten Nachtflugverbot**
- 3. Verstoß gegen §§ 37, 44 HVwVfG im Hinblick auf die unbestimmten bzw. widersprüchlichen Tenorierungen, Nebenbestimmungen und Bezugnahmen im Planfeststellungsbeschluss**

wurde im Schriftsatz vom 25.02.2008 bereits vorgetragen.

Der Vortrag zur formellen Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wird hier wie folgt zu ergänzt:

- 4. Verstoßes gegen § 10 Abs. 2 LuftVG, § 73 Abs. 6 S. 1 HVwVfG bzw. § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG im Hinblick die rechtswidrig unterlassene Durchführung eines Erörterungstermins**

Der Beklagte hätte über den Planfeststellungsantrag nicht entscheiden dürfen, ohne im Nachgang der Antragstellung der Beigeladenen vom 12.02.2007 die hierzu eingegangenen schriftlichen Einwendungen auch in einem Erörterungstermin zu behandeln.

4.1 Verstoß gegen die Pflicht zur Erörterung des ein neues Planfeststellungsverfahren einleitenden Planfeststellungsantrages der Beigeladenen vom 12.02.2007

Der Beklagte hat es rechtswidrig unterlassen, einen den Planfeststellungsantrag der Beigeladenen 12. Februar 2007 und die hierzu im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen im Rahmen eines Erörterungstermins zu behandeln.

Dass es sich bei der Einreichung der Planungsunterlagen mit Schreiben vom 12. Februar 2007 um einen neuen Planfeststellungsantrag - und nicht etwa nur die Einreichung geänderter Planungsunterlagen handelt - geht aus der Formulierung auf Seite 7, A1 der Planfeststellungsunterlagen eindeutig hervor. Dort heißt es:

*„Infolge der genannten Aktualisierungen und Änderungen gibt die Vorhabensträgerin dem am 08. September 2003 eingereichten und mit der Fassung vom 2. November 2004 aktualisierten Antrag auf Planfeststellung zur Änderung des Flughafens Frankfurt Main nunmehr folgende neue Fassung:
... .“*

Dass tatsächlich nicht nur (wesentlich) geänderte Planungsunterlagen eingereicht, sondern ein vollständig neu gefasster Planfeststellungsantrag gestellt wurde, ergibt sich insbesondere auch aus einer Gesamtschau der Planfeststellungsunterlagen: Es handelt sich hierbei um komplett überarbeitete Planfeststellungsunterlagen mit allen Berichten, Gutachten und Plänen. Dementsprechend wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch nicht etwa nur geänderte oder aktualisierten Unterlagen ausgelegt, sondern vielmehr sämtliche Antragsunterlagen, also inklusive auch solcher Dokumente und Pläne, die unverändert bereits im Rahmen der im Jahr 2005 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung zum ersten Planfeststellungsantrag der Beigeladenen ausgelegt worden waren.

Vollständig neu gefasst wurden die grundlegenden Planunterlagen wie „Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen“ und „Bauwerksverzeichnis“ sowie die hierzu gefertigten Pläne.

An den Planfeststellungsunterlagen sind nicht etwa nur Markierungen der Änderungen vorgenommen worden, wie dies bei Planänderungen im Deckblattverfahren erfolgt. Vielmehr wurden die Planunterlagen neu gefasst.

Eine solche Neufassung ist vom Anwendungsbereich des § 73 Abs. 8 HVwVfG nicht umfasst. Aus den Unterlagen war nicht zu entnehmen, was im Detail geändert worden war und vor allem weshalb Änderungen vorgenommen worden sind.

Die den Auswirkungsbetrachtungen zugrundeliegenden flugbetrieblichen Abläufe wurden nicht nur aktualisiert sondern grundsätzlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planfeststellungsunterlagen verändert (wie z.B. Flottenmix und Flugroutenbelegungen).

Aus den Planunterlagen war auch nicht erkennbar, welche Änderungen in den neuen Planungen vorgenommen worden sind, so dass ein Vergleich nicht möglich war. Die Anstoßfunktionsfunktion erfüllen diese Unterlagen nicht. Zwar wurde mit „gelb“ markiert, welche Textpassagen sich geändert haben. Jedoch ist ein Vergleich zwischen den ursprünglichen Angaben und den neu eingestellten Angaben nur durch den direkten Abgleich mit den ursprünglichen Gutachten möglich, was einen erheblichen Zeitaufwand mit sich bringt. Andere Gutachten wurden komplett neu geschrieben, ohne kenntlich zu machen, weshalb eine Neubearbeitung notwendig geworden ist. Die neu bearbeiteten Karten waren kaum mit den ursprünglichen Karten vergleichbar. Eine Bearbeitung dahingehend, was sich geändert hat und welche Konsequenzen sich hieraus ergeben, war für die Kläger nicht möglich.

Dass kein Planänderungsverfahren durchgeführt wurde, sondern das Planfeststellungsverfahren tatsächlich von Grund auf neu in die Öffentlichkeitsbeteiligung geführt wurde, zeigt sich schließlich auch an dessen Bekanntmachung, der Auslegungsdauer und der Fristsetzung für die Einreichung von Einwendungen: Ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung wurde den Betroffenen und der Öffentlichkeit nicht etwa die 2-Wochen-Frist des § 73 Abs. 8 HVwVfG für Einwendungen zu einer Planänderung gewährt, sondern die Planungsunterlagen wurden gem. § 73 Abs. 3 HVwVfG für einen Monat ausgelegt und Einwendungen waren binnen der Frist des § 73 Abs. 4 HVwVfG (1 Monat zzgl. 2 Wochen) einzureichen.

Dies war nur bei einer grds. Neueröffnung der Öffentlichkeitsbeteiligung möglich, so dass die Vorgehensweise der Anhörungsbehörde Zeugnis dafür liefert, dass nicht ein Fall der schlichten Planänderung vorlag.

4.2 Hilfsweise: Verstoß gegen die Pflicht zur Erörterung einer wesentlichen Antragsänderung (§ 9 Abs. 1 S. 4 UVPG)

Hilfsweise wird geltend gemacht, dass selbst für den Fall, dass die Neueinreichung der Planfeststellungsunterlagen durch die Beigeladenen mit Schreiben vom 12.02.2007 doch „nur“ als eine wesentliche Planänderung anzusehen sei, dennoch ein Erörterungstermin hätte durchgeführt werden müssen.

Diese Pflicht folgt jedenfalls aus § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG. Danach kann im Falle einer Änderungen von Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG - nur(!) - dann von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, „soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind“.

Dass die Beigeladene Unterlagen im Sinne aller Ziffern des § 6 Abs. 3 UVPG umfangreich geändert hat, steht außer Frage; insbesondere hervorzuheben sind die wesentlichen Änderungen betreffend die Gründe für die Rechtfertigung des Vorhabens und der - für die Berechnungen seiner Auswirkungen grundlegenden - Luftverkehrsprognose sowie aller auf dieser Prognose basierenden Auswirkungsberechnungen.

Dass durch die Änderung der Planungsunterlagen zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind, ergibt sich schon aus dem Umstand, dass der Prognosehorizont von 2015 auf 2020 verlängert wurde und damit die Zahl der den Unterlagen zugrunde gelegten jährlichen Flugbewegungen um rund 45.000 höher liegt als bei den ursprünglichen Betrachtungen.

Steht nicht in Zweifel, dass die Antragsunterlagen i.S.v. § 6 UVPG geändert wurden und sich hierdurch „zusätzliche Umweltauswirkungen“ ergeben, so ist dem Beklagten bzw. der Anhörungsbehörde keinerlei Ermessen eröffnet, von der Durchführung eines Erörterungstermins abzusehen.

Auf die weitere Frage, ob infolge der Änderung von Planungsunterlagen ggf. auch „andere erhebliche Umweltauswirkungen“ zu besorgen sind, kommt es vorliegend insofern nicht mehr an. Die Frage nach der Erheblichkeit der aufgrund der geänderten Unterlagen ersichtlich gewordenen „anderen Umweltauswirkungen“ ist vorliegend allerdings ebenfalls offenkundig zu bejahen.

Aus dem Wortlaut („Anhörung“) des § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG ist zu entnehmen, dass damit die Erörterung der Einwendungen verbunden ist. Denn dass der Begriff „Anhörung“ in den verschiedenen Sätzen des § 9 Abs. 1 UVPG unterschiedliche verwendet wird, ist nicht anzunehmen. Die Sätze 1 bis 3 erläutern, dass und wie eine Anhörung stattzufinden hat. Satz 3 verweist dabei auf die § 73 Abs. 3 sowie

Abs. 4 bis 7 VwVfG. Die Durchführung eines Erörterungstermins ist nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG zwingend. Wenn § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG nun von Anhörung spricht, dann wird damit eben jenes im VwVfG geregelte zwingende Öffentlichkeitsbeteiligungssystem in Bezug genommen bzw. darauf verwiesen.

4.2.1 Verhältnis von § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG zu § 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG

Der in der Literatur vertretene Auffassung, dass das Wort „soweit“ in § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG als Einfallstor für eine teleologische Reduktion der Verweisung auf die Anhörungsvorschriften des VwVfG einzuordnen sei (Steinberg/Müller, UPR 2007, S. 1, 7) ist nicht zu folgen bzw. folgt hieraus jedenfalls in Bezug auf den vorliegenden Fall nichts anderes. § 9 Abs. 1 S. 2 UVPG ist vielmehr als für den Bereich uvp-pflichtiger Vorhaben als die speziellere Regelung - auch gegenüber allgemein für Flughäfen geltenden § 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG - anzusehen, die in Umsetzung der Vorgaben der UVP-RL 85/337/EWG eine weitgehende Beteiligung der Öffentlichkeit und eine intensive Behandlung deren Stellungnahme gegen umwelt-erheblichen Vorhaben verlangt.

Steinberg/Müller meinen zwar, dass aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung zugelassen werde, die Anhörung auf erkennbar zusätzlich Betroffene oder auf die vorgesehenen Änderungen zu beschränken. Für diese Beschränkungen der erneuten Anhörung auch bei Anwendung des § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG soll sprechen, dass eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit, also deren vollständige Wiederholung, in vielen Fällen angesichts des Zeit- und Kostenaufwands unverhältnismäßig wäre. Weiterhin wird es für zulässig gehalten, dass in Fällen, in denen der Behörde nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG ein Ermessen zusteht, eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit mit verkürzten Fristen durchzuführen, statt von einer Anhörung vollständig abzusehen. Entsprechend der aus Gründen der Verhältnismäßigkeit möglichen und gebotenen Beschränkung einer erneuten Anhörung nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG könne vor allem auch von einem weiteren Erörterungstermin abgesehen werden. Insoweit bestehe die Möglichkeit, gem. § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG analog und vergleichbaren fachgesetzlichen Vorschriften wie z.B. § 17 Abs. 3 c Sätze 3 bis 5 FStrG analog, von der Durchführung einer förmlichen Erörterung abzusehen.

Zur Begründung des Absehens von einer erneuten Durchführung eines Erörterungstermins wird insbesondere auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 – Az.: 4 A 1073/04 – UA Rn 52 zum Flughafen Berlin-Schönefeld verwiesen. In dem dortigen Verfahren wurde gerügt, dass zu den Einwendungen gegen die nachträglich ausgelegte Unterlage über das Ergebnis der Standortalternativenprüfung eine mündliche Erörterung hätte stattfinden müssen. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu ausgeführt, dass der Verzicht auf eine förmliche Erörterung durch § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG eröffnet werde. Nach § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG kann bei der Änderung eines Flughafens von einer förmlichen Erörterung abgesehen werden. Der Begriff der Änderung umfasse auch die Erweiterung eines Flughafens. Dieser Regelung liege die gesetzgeberische Erwägung zugrunde, dass sich eine förmliche Erörterung erübrigt, wenn absehbar ist, dass mündlich keine weiteren der Verwaltung nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen übermittelt werden. Auch wenn § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG tatbestandlich nicht unmittelbar auf den Fall zugeschnitten sei, dass in einem laufenden Verwaltungsverfahren dadurch eine Änderung eintritt, dass weitere Unterlagen ausgelegt werden, könne von einer analogen Anwendbarkeit der Vorschrift ausgegangen werden. Eine erneute Erörterungsverhandlung wäre in dieser Situation nur dann geboten gewesen, wenn sich als Ertrag der zusätzlich ins Verfahren eingeführten Unterlage Erkenntnisgewinne abgezeichnet hätten, die den Vorhabensträgern hätten Anlass geben müssen, die Plankonzeption zu überdenken. Weil die Standortalternativenproblematik bereits in der vorausgegangenen Erörterung breiten Raum eingenommen hatte und in den Einwendungen keine weiteren Gesichtspunkte vorgebracht wurden, die im Kern nicht schon zuvor Gegenstand ausgiebiger Diskussion gewesen waren, habe sich kein nennenswerter Informationsmehrwert ergeben, mithin habe die Anhörungsbehörde von einer weiteren förmlichen Erörterung absehen können.

Unabhängig von der Beantwortung der Frage, ob § 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG gegenüber den Vorgaben des § 9 UVPG bzw. insbesondere der UVP-RL 85/337/EWG überhaupt eine Einschränkung der Pflicht zur Anhörung der sich am Verfahren beteiligenden Öffentlichkeit vorsehen darf, ist vorliegend jedenfalls wegen der Trag- und Reichweite der Änderung der Planung kein Raum für eine Ermessensentscheidung gegen die Durchführung eines Erörterungstermins.

4.2.2 Weiterer Anlass zur Erörterung

Die genannten Voraussetzungen für ein Absehen von einer erneuten Erörterung sind in dem hier streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt nicht erfüllt.

Die Ausgangslage der nachträglichen Änderung von Planunterlagen ist eine vollkommen andere als beispielsweise in dem vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall. Denn in dem streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahren wurde nicht eine Planunterlage nachgereicht, deren Inhalt schon weitestgehend erörtert wurde. Vielmehr wurden umfangreiche Änderungen aller maßgeblichen Planunterlagen zu den Umweltauswirkungen, insbesondere zu den Wirkungen des auftretenden Lärms, vorgenommen. Damit ergab sich für den größten Teil der Betroffenen eine völlig neue Situation für die Beurteilung ihrer Betroffenheit. Für bestimmte Gemeinden und die dort lebende Bevölkerung ergab sich sogar erstmals eine Betroffenheit.

Das Thema Lärm war zwar im vorangegangenen Erörterungstermin unter verschiedenen Blickwinkeln erörtert worden. Gegenstand der Erörterung war dabei jedoch häufig die Frage, aus welchem Grund sich die Lärmimmissionen an einem bestimmten Ort wie verändern werden. Die Antwort zu dieser Frage war für viele Einwender aus den damals ausgelegten Unterlagen nicht erkennbar. Eine Klärung konnte erst nach der Einwendung im Erörterungstermin herbeigeführt werden.

Auch nach Offenlage der überarbeiteten Planunterlagen ist für den Kläger nicht klar erkennbar, wie er betroffen sein wird. Die Durchsicht der neu ausgelegten 65 Ordner Planungsunterlagen ließ zwar Änderungen in den Gutachten erkennen. Jedoch konnten die Kläger bezüglich ihrer jeweiligen Liegenschaften nicht erkennen, welche Differenzen sich aus den Änderungen bezüglich der Auswirkungen ergaben. Differenzkarten waren nicht beigefügt.

Da zu erwarten ist, dass die Kläger nicht die einzigen Betroffenen mit Verständnisschwierigkeiten sind, sondern eine Vielzahl weiterer Einwender und Betroffener, insbesondere aus den neu betroffenen Gemeindegebieten, ebenfalls die Änderung bzw. Neubetroffenheit nicht hinreichend nachvollziehen können, wäre die Durchführung eines Erörterungstermins die geeignete und erforderliche Maßnahme für den Aufklärungsbedarf der betroffenen Öffentlichkeit gewesen.

Dieser Umstand ist bei der Ermessensausübung im Rahmen des § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG mit zu berücksichtigen und im Gegensatz zum Gedanken der Verfahrensbeschleunigung auch durchschlagend. Denn das Anhörungsverfahren soll zwar nach § 73 HVwVfG die Behörde bei der Ermittlung der zu erwartenden oder möglichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere bei der Feststellung der betroffenen Belange und der Abwägung der für oder gegen die Feststellung des Plans sprechenden Gesichtspunkte unterstützen. Es dient aber zugleich dem rechtlichen Gehör der Betroffenen und damit dem Rechtsschutz und der Wahrung der Rechte der Betroffenen.

4.2.3 Unterlassung der Erörterung des Planfeststellungsantrages und der Einwendungen verstößt gegen die Vorschriften der UVP-Richtlinie 85/337/EWG und der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie 2003/35/EG

Die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Intentionen werden durch die UVP-Richtlinie (85/337/EWG) und insbesondere durch die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie (2003/35/EG) gestützt. Dabei stehen bei der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie das rechtliche Gehör der Betroffenen und die Wahrung der Rechte der Betroffenen im Vordergrund. Der 3. Erwägungsgrund der RL 2003/35/EG spricht von einer „effektiven Beteiligung“ der Öffentlichkeit, durch welche es der Öffentlichkeit ermöglicht werden soll, Meinungen und Bedenken zu äußern, die für die Entscheidungen von Belang sein können und von den Behörden zu berücksichtigen sind. Dass die Effektivität der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht als eine verfahrensmäßige, zeitliche Effizienz im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung zu verstehen ist, ergibt sich schon aus dem nachfolgenden Satz des 3. Erwägungsgrundes. Der Entscheidungsprozess wird dadurch nachvollziehbarer und transparenter. Durch die Anhörung in Form der Einwendung wird der Entscheidungsprozess selbst noch nicht nachvollziehbarer oder transparenter. Nachvollziehbarkeit und Transparenz setzen entweder verständliche, voll umfänglich aufklärende Unterlagen voraus oder aber eben eine Erörterung, bei der auf Fragen, Anregungen, Einwendungen und Gegenpositionen eingegangen wird.

Das Ziel der Nachvollziehbarkeit und Transparenz hätte im Verfahren um den Ausbau des Frankfurter Flughafens am ehesten durch eine mündliche diskursive Erörterung erreicht werden können. Denn die schriftliche Erklärung zu den offenen Fragen einzelner Einwender wird angesichts der Gesamtanzahl der Einwendungen aufwändiger sein.

Hinzu tritt der 6. Erwägungsgrund der RL 2003/35/EG, der auf eines der Hauptziele der Aarhus-Konvention abstellt. Danach soll das Recht auf Beteiligung der Öffentlichkeit an Entscheidungsverfahren in Umweltangelegenheiten gewährleistet und somit dazu beigetragen werden, dass das Recht des Einzelnen auf ein Leben in einer der Gesundheit und dem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt geschützt wird. Angesichts dieses Ziels und der damit zu schützenden Rechtsgüter, muss es bei einer effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne der RL 2003/35/EG um eine Effektivität der Rechtsschutzmöglichkeiten und des rechtlichen Gehörs gehen und gerade nicht um Verfahrensbeschleunigung.

Die RL 2003/35/EG enthält allerdings keine abschließende Regelung über das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren, sondern ermächtigt über Art. 3 Nr. 4 RL 2003/35/EG bzw. Art. 6 Abs. 5 RL 85/337/EWG konsolidierte Fassung die Mitgliedstaaten zur Festlegung der Anhörung der betroffenen Öffentlichkeit. Insofern scheint auch die Verfahrensvorschrift des § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG als Ermessensnorm über die Durchführung eines Erörterungstermins weder gegen europäisches Recht (RL 2003/35/EG) noch gegen internationales Recht (Aarhus-Konvention) zu verstoßen.

Zu beachten ist aber, dass nach der Vorschrift des § 40 HVwVfG die Behörde ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten hat. Stellt man dabei nur auf die Erwägungen des Gesetzgebers zu § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG und zum Planungsvereinfachungsgesetz aus dem Jahr 1993 ab, also darauf, dass sich eine förmliche Erörterung erübrige, wenn absehbar ist, dass mündlich keine weiteren der Verwaltung nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen übermittelt werden, kann diese Verfahrensvorschrift nicht mehr den Zielen der RL 2003/35/EG gerecht werden. Die Gesichtspunkte der Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Entscheidungsprozesses würden ebenso außer Acht gelassen wie der Umstand, dass schon über das Verfahren das Recht des Einzelnen auf ein Leben in einer der Gesundheit und dem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt geschützt werden soll. Diese Möglichkeit wird dem Einzelnen genommen, wenn ihm

nicht ausreichend Gelegenheit gegeben wird, die Planungsunterlagen bzw. die Änderungen inhaltlich zu verstehen. Daher ist als gesetzliche Grenze der Ermessensausübung im Sinne der gesetzgeberischen Erwägung das höherrangige EU-Recht, insbesondere Sinn und Zweck der RL 2003/35/EG zu beachten.

4.2.4 Unverhältnismäßigkeit des Absehens von weiterer Erörterung

Hinzu tritt, dass die Ermessensentscheidung eine Entscheidung im konkreten Einzelfall ist, in deren Rahmen auch die Verhältnismäßigkeit eine Rolle spielt.

Das bedeutet also, dass in diesem Planfeststellungsverfahren die Intention des nationalen Gesetzgebers an einem möglichst schnellen Verfahren der Intention des EU-Gesetzgebers an einer in Bezug auf das rechtliche Gehör möglichst effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung gegenübersteht und dass diese beiden Zielrichtungen anhand der konkreten Umstände im Verfahren um den Ausbau des Frankfurter Flughafens als Abwägungsgründe in die Ermessensausübung einzustellen sind.

Welche konkreten Interessen und Belange in diesem Verfahren für eine Verfahrensbeschleunigung sprechen, ist den Klägern angesichts der bereits zum Zeitpunkt der 2. Planoffenlage mehr als 6 Jahre andauernden Planungsprozesse nicht ersichtlich. Kostengesichtspunkte können schon angesichts des Investitionsvolumens auf der einen Seite und der Wertbeeinträchtigungen auf der anderen Seite nicht ins Feld geführt werden, um einen Erörterungstermin zur weiteren Sachverhaltsaufklärung zu vermeiden. Die durch das Vorhaben auftretenden zusätzlichen Auswirkungen führen für eine ganze Region und die in ihr lebenden Menschen zu erheblichen Mehrbelastungen und Beeinträchtigungen in Gesundheit und Eigentum. Es besteht daher ein erhebliches öffentliches Interesse an einer möglichst genauen Aufklärung über die Folgen dieses Vorhabens. Dies gilt umso mehr, als die Kläger – wie eine Vielzahl weiterer Einwender – auch aus den geänderten Planungsunterlagen nicht hinreichend ihre „geänderte“ Betroffenheit erkennen und verstehen konnten. Um der Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Entscheidungsprozesses, um der Beachtung der betroffenen Rechtsgüter und um der Möglichkeit auf rechtliches Gehör auf Grundlage einer möglichst genauen Information Genüge zu leisten, muss das nur abstrakte Interesse an der Planungsvereinfachung zurücktreten.

Insofern war das Ermessen nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG aber auch nach § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG dahingehend auf Null reduziert, dass nicht von einem Erörterungstermin hätte abgesehen werden können, sondern vielmehr ein solcher, bezogen auf die Änderungen in den Planungsunterlagen, durchzuführen gewesen wäre.

Die hinter diesen Regelungen stehenden Aspekte Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Entscheidungsprozesses sind dabei von einem eigenen, derart schweren Gewicht, dass die fehlerhafte Ermessensausübung betreffend das ordnungsgemäße Anhörungsverfahren nicht einmal durch eine - unterstellt - im Ergebnis richtige Entscheidung geheilt werden könnte. Vielmehr wird die Glaubwürdigkeit in die objektive Ausübung staatlicher Gewalt massiv gestört. Diese Störung ist auch im Hinblick auf das ebenfalls mit zu berücksichtigende und vielfach geäußerte politische Interesse an der Befriedung der Region nicht akzeptabel.

II. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen Verstößen gegen materielles Recht

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt des Weiteren gegen zwingende materielle Rechtsvorgaben und ist ferner - was hilfsweise geltend zu machen ist - aufgrund einer in vielfältiger Hinsicht fehlerhaften Abwägung ergangen.

1. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen Bindungswirkung der Planfeststellung 1971 / Vertrauensschutz

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 ist bereits deswegen rechtswidrig, mit dem Bau der Nordwestbahn ein gemäß Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik – IV a 3 - Az. 66 m – vom 23.03.1971 unzulässiger Ausbau des Flughafens außerhalb des Flughafengeländes erfolgen soll. Der Beklagte erklärte damals ausdrücklich und verbindlich, dass es zu einer erneuten Erweiterung des Flughafens nicht kommen werde:

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

- Planfeststellungsbeschlusses vom 23.03.1971, S. 10.

Dass sich diese Aussage nicht im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses, sondern in dessen Begründungsteil befindet, ist für die Verbindlichkeit der Zusage unschädlich. Bei einer verwaltungsbehördlichen Entscheidung lassen sich im Gegensatz zu einer gerichtlichen Entscheidung Tenor und Gründe nicht strikt voneinander trennen, weil es an einer dahingehenden gesetzlichen Regelung fehlt. All das, was in einem Planfeststellungsverfahren maßgeblich für die Entscheidung des Beklagten war, erwächst daher auch in Bestandskraft. Bei der Aussage der nicht gegebenen weiteren Ausbaubarkeit des Flughafens handelte sich - unschwer aus der Historie des Planfeststellungsbeschluss von 1971 erkennbar - auch um eine tragende Erwägung, die gleichsam „Geschäftsgrundlage“ für die Planfeststellung des Flughafens im Zusammenhang mit dem Bau der Startbahn 18 West war.

Der entsprechende Zusatz in der Begründung des Beschlusses ist das Ergebnis einer Abwägung zwischen Ausbauinteressen einerseits und den gegen eine Erweiterung sprechenden öffentlichen und privaten Belangen.

Es handelt sich bei der damaligen Aussage um eine verbindliche Zusicherung im Sinne des § 38 Abs. 1 Satz 1, 2. Fall HVwVfG, einen bestimmten Verwaltungsakt später zu unterlassen. Diese Zusicherung wurde auch formwirksam – schriftlich – abgegeben. Gründe, die nach § 38 Abs. 3 HVwVfG die Bindung des Beklagten an die Zusicherung entfallen lassen könnten, sind nicht ersichtlich. Insbesondere ist keine Änderung der Sach- und Rechtslage eingetreten. Denn die Gründe, die damals aus in tatsächlicher Hinsicht gegen die Zulassung einer weiteren Bahn sprachen, sprechen heute umso mehr gegen eine nochmalige Erweiterung. Die Belastung des Rhein-Main-Gebietes durch Lärm und Abgase ist zwischenzeitlich noch gestiegen. Der Verdichtungsraum gehört zu den waldarmen Gebieten, in der eine weitere Rodung von Wald nicht mehr hinnehmbar ist. Aus rechtlicher Sicht handelt es sich heute wie damals um eine Planungsentscheidung, d.h. es besteht – anders als bei gebundenen Entscheidungen - kein Anspruch auf Erlass des beantragten Verwaltungsaktes.

Durch die Planfeststellung einer weiteren Bahn wird das Vertrauen der Kläger in den Fortbestand der damaligen Entscheidung verletzt.

Sollte das Gericht nicht der Auffassung folgen, dass die Formulierung im Planfeststellungsbeschluss 1971 eine Zusage i.S.d. § 38 HVwVfG darstellt, wird hilfsweise geltend gemacht, dass der Beklagte das aus seiner Aussage jedenfalls offenkundig abzuleitende Vertrauen der Kläger auf die Unterlassung des Baus einer weiteren Start- und/oder Landebahn am Frankfurter Flughafen nach Treu und Glauben bei der Ausübung seines Ermessens hätte berücksichtigen müssen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 38, Rdnr. 11).

Der Vertrauensschutz vermittelt sich dabei nicht nur aus dem Planfeststellungsbeschluss 1971, sondern auch aus weiteren rechtlich verbindlichen Regelungen, wie den Schutzausweisungen des umliegenden Waldes per Bannwalderklärungen, dem bis 2000 gültigen Regionalen Raumordnungsplan (1995)

- vgl. Ziffer 7.4 : *„Der Flughafen Frankfurt/Main ist in seiner Bedeutung als internationaler Großflughafen zu erhalten und zu stärken. Der Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen, eine Verschiebung des Parallelbahnsystems und eine Nutzung der Startbahn 18 West als Landebahn sollen nicht erfolgen. Kapazitätserweiterungen sollen durch verbesserte Nutzungskonzepte im Rahmen des technische Machbaren erfolgen. Eventuelle Kapazitätserweiterungen haben im Rahmen der heutigen Gebietesgrenzen (Zaun) stattzufinden. ...“*

Insbesondere in Bezug auf die Kläger aus Kelsterbach vermittelt sich der Vertrauensschutz auf das Unterbleiben einer Flughafenerweiterung jedenfalls in Richtung der Ortslage Kelsterbach auch aus dem zwischen der Stadt Kelsterbach und der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen (damals unter Flughafen Frankfurt/Main AG firmierend) am 11.09.1968 geschlossenen Vertrag. Dies gilt namentlich in Bezug auf die die Kläger zu 34. und 35. Erstgenannter hat diesen Vertrag vor seiner Entscheidung zum Bau seines Wohnhaus in der Berliner Straße eingesehen und diesen auch dem Kläger zu 35., seinem Neffen, weitergegeben als dieser die Entscheidung zum Erwerb dessen Wohnung in der Berliner Straße bzw. dem Desauer Weg (das Haus liegt zwischen den beiden genannten Straßen) getroffen hatte.

Aus diesem Vertrag (insbesondere §§ 1, 4) ergibt sich eine Gewährleistungspflicht der Flughafenbetreiberin, dass höhere Lärmimmissionen als die durch den damals in Rede stehenden Flughafenausbau (Erweiterung der Lufthansa-Basis, Errichtung eines Frachtzentrums) im Bereich der Wohnbebauung der Stadt Kelsterbach nicht zu besorgen bzw, durch den Bau einer Lärmschutzwand begegnet wird.

- Kopie des Vertrages beigefügt als Anlage 6. -

Diese Lärmschutzwand wurde sodann errichtet und soll nun im Falle des Baus der Nordwestbahn für die Zuwegungen der Rollbahnen aufgebrochen werden.

Der Bau und Betrieb der Nordwestbahn lässt sich mit den von der Flughafenbetreiberin eingegangenen Verpflichtungen nicht in Einklang bringen.

Der Beklagte verneint in seinem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2007 im Rahmen seiner rechtlichen Prüfung, ob der Beigeladenen ein Sachbescheidungsinteresse zustehe, die Frage ob der oben zitierten Formulierung im Planfeststellungsbeschluss 1971 eine Zusicherung darstellt (vgl. PFB, S. 311ff).

Dieses Ergebnis ist aufgrund des eindeutigen Wortlauts der im Planfeststellungsbeschluss von 1971 gewählten Formulierung indessen nicht haltbar.

Unbeschadet der Fehlerhaftigkeit dieses Prüfungsergebnisses hat der Beklagte es zudem versäumt, sodann bei der Würdigung der einzelnen dem Planfeststellungsbeschluss entgegenstehenden Belange sowie im Rahmen der Gesamtabwägung den Aspekt des durch den Wortlaut des Planfeststellungsbeschluss von 1971, den Festsetzungen der RROP Südhessen (1995) sowie - jedenfalls in Bezug auf die Kläger zu 34. und 35. - auch die vertraglichen Verpflichtungen der Flughafen-

betreiberin im Hinblick auf einer Unterlassen eines Flughafenausbaus in Richtung der Ortslage von Kelsterbach vermittelnden Vertrauensschutzes einzubeziehen.

Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten verstößt mithin gegen den Grundsatz von Treu und Glauben.

2. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund Nichtigkeit des Landesentwicklungsplanes Südhessen 2000

Der Planfeststellungsbeschluss ist ferner rechtswidrig, weil ihm keine wirksame landesplanerische Letztentscheidung zugunsten eines raumordnerisch abgestimmten Standortes zugrunde liegt. Eine solche wäre jedoch erforderlich gewesen.

2.1 Inzident-Prüfung der landesplanerischen Zielfestlegung

Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Zielfestlegung zugunsten eines Flughafenausbaus in der Änderung des Landesentwicklungsplanes 2000 (GVBl. I, S. 406 ff.) ist unwirksam.

Die Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP-Änderung) vom 22.06.2007 leidet an formellen und materiellen Fehlern. Insofern wird auf die beim Verwaltungsgerichtshof anhängigen Normenkontrollanträge sowie insbesondere auf die Ausführungen im Verfahren 11 C 318/08.T (BUND-Hessen ./ Land Hessen) sowie 11 C 319/08.T (Landkreis Groß-Gerau ./ Land Hessen) verwiesen und sich den dortigen Ausführungen angeschlossen.

Insbesondere die der LEP-Änderung zugrundeliegende Alternativenauswahl ist durch die frühzeitige politische Vorfestlegung und vor allem die vorgegebenen Planungsziele in Bezug auf den Ausbau des Flughafens fehlerhaft.

2.1.1 Unzulässigkeit einer Teiländerung des LEP

Der LEP 2000 wurde in einem Verfahren nach § 8 Abs. 7 HLPG geändert. Eine projektbezogene Teiländerung für den Ausbau eines Flughafens ist danach nicht zulässig. Vielmehr gilt nach dieser Regelung für Änderungen des Landesentwicklungsplanes § 8 Abs. 1 bis 6 HLPG entsprechend. Es handelt sich hierbei um die Verfahrensvorschriften, die bei der Aufstellung und Änderung des gesamten Landesentwicklungsplanes zu beachten sind. Die Änderung des LEP 2000 wurde erst durch Rechtsverordnung vom 27.07.2007 in Kraft gesetzt, also letztendlich 7 Jahre, nachdem der LEP 2000 erstellt worden ist. In dieser Zeit haben sich bezüglich weiteren landesplanerischen Belangen erhebliche Veränderungen ergeben. Daher hätte in einem Verfahren nach gem. § 8 Abs. 6 HLPG eine umfassende Aktualisierung und Änderung des bestehenden LEP unter Überprüfung und ggf. Änderung sämtlicher Ziele und Grundsätze der Landesplanung müssen. Eine Teiländerung nach § 8 Abs. 7 HLPG war vorliegend nicht zulässig.

Die Erforderlichkeit der umfassenden Überarbeitung des LEP drängt sich insbesondere betreffend die Belange des Naturschutzes auf. In der LEP-Änderung wird lediglich ein räumlicher Ausschnitt bezüglich der Festlegungen zu ökologischen Schwerpunkträumen geregelt. Eine weitergehende Änderungsbedürftigkeit hinsichtlich des gesamten LEP ergibt sich aber insbesondere bezüglich der Meldung von FFH-Gebieten sowie Vogelschutzgebieten. In der LEP-Änderung wird in Ziffer III.4 festgelegt, dass das ökologische Verbundsystem durch die Ausweisung entsprechender Schwerpunkträume ergänzt wird. Diese Festlegung wurde indessen nur in Bezug auf das Vorhaben der Erweiterung des Frankfurter Flughafens umgesetzt und im Übrigen aussteht. Damit ergibt sich ein Widerspruch zwischen dem Textteil und der zeichnerischen Darstellung des LEP.

2.1.2 Vorranggebiet „Flughafenausbau“ kein geeignetes landesplanerisches Instrumentarium

Der Plangeber hat den Weg gewählt, dass die Zielfestlegung (landesplanerische Letztentscheidung) als „Vorranggebiet“ ausgewiesen werden soll. Vorranggebiete sind Gebiete, die für bestimmte, raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind (§ 7 Abs. 4 Nr. 1 ROG). Aus der Praxis ist bekannt, dass solche Vorranggebiete für die Nutzung bestimmter Sachgebiete,

wie z. B. Vorranggebiete für Bergbau oder Windkraftanlagen, ausgewiesen werden. Es handelt sich demnach um Festlegungen, die landesweit getroffen werden, um in einem sachlichen Teilbereich eine raumordnerische Entscheidung zu treffen, wo solche konfliktträchtigen Nutzungen stattfinden dürfen und vor allem, wo sie nicht stattfinden sollen. Darum geht es hier aber nicht. Letztendlich wird mit der Ausweisung als Vorranggebiet nur die Erweiterung eines Großflughafens landesplanerisch festgelegt. Damit wird die eigentliche Funktion, die solche Vorranggebiete haben sollen, nämlich die Ordnung des Raumes bezüglich der Koordinierung von bestimmten Nutzungen, nicht erfüllt. Die Festlegung als Vorranggebiet ist daher kein geeignetes landesplanerisches Instrumentarium.

2.1.2.1 Unbestimmtheit der Änderungen des Landesentwicklungsplanes

Die zentralen Regelungen bezüglich der Änderungen des LEP werden unter Ziffer III. in der Rechtsverordnung vom 27.07.2007 festgelegt. Im Wesentlichen werden Grundsätze und Ziele bezüglich der Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt/Main und den in Zusammenhang mit diesem Vorhaben stehenden Ausbau von Bundesfernstraßen und Neuordnungsmaßnahmen in der Elektrizitätsstruktur getroffen.

Es fehlt jedoch die Integration in den bestehenden Landesentwicklungsplan 2000. Es bleibt völlig unklar, wie die entsprechenden Ziele und Grundsätze in das bestehende System des LEP 2000 einzuordnen sind. Da jedoch offensichtlich die restlichen Teile des LEP 2000 beibehalten werden, hätte eine Einfügung in die bestehenden Ziffern erfolgen müssen.

Hieraus ergibt sich ein Verstoß gegen das Gebot der Normenklarheit, als den Festlegungen von Zielen der Landesplanung zugrunde zu legen ist. Deutlich wird dies bezüglich der Regelungen zum Lärmschutz. Neben dem Grundsatz in Ziffer III.1 der LEP-Änderung wird im LEP 2000 unter Ziffer 7.4 ein Ziel der Landesplanung festgelegt.

Wie bereits dargelegt worden ist, enthält bereits die Zielausweisung als Vorranggebiet einen „bindenden Kern“ dahingehend, dass das zugrunde gelegte Nachtflugverbot zwischen 23 h und 5 h bindend für die nachgeordneten Behörden ist. Dieser Festlegung wird weder die als Ziel in Ziffer 7.4 des LEP 2000 festgelegte Formulierung noch die in Ziffer III als Grundsatz enthaltene Formulierung gerecht. Hieraus ergibt sich ein eklatanter Regelungswiderspruch.

2.1.2.2 Planungsunterlagen unzureichend

Der Abwägung gem. § 6 Abs. 7 HLPG liegt eine fehlerhafte Sachverhaltsermittlung zugrunde. Der LEP-Änderung liegen im Wesentlichen die Planfeststellungsunterlagen der Beigeladenen zu der von ihr beabsichtigten Ausbauplanung zugrunde. Dies genügt nicht den Anforderungen an eine ausreichende Ermittlung der Belange. Denn es wird verkannt, dass die Ermittlung der Belange darauf abzustellen haben, welche Auswirkungen diese Planung auf die Landes- und Regionalplanung hat. Auch die landesübergreifenden Aspekte der Raumordnung des Bundes sind zu berücksichtigen. Dies hat der Plangeber verkannt.

Anschaulich wird dies insbesondere an der fehlenden eigenen Bedarfsermittlung und Alternativenprüfung, aber auch bezüglich der Arbeitsplatzprognosen. Die von der Beigeladenen im Planfeststellungsverfahren und Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen sind methodisch nicht haltbar und für die landesplanerische Entscheidung gänzlich ungeeignet. Wenn die Beigeladene solche Gutachten im Rahmen ihrer Ausbauwünsche vorlegt, mag dies legitim sein. Jedoch genügt es den Anforderungen an eine landesplanerische Letztentscheidung nicht, sich auf die – bekanntermaßen höchst umstrittenen (vgl. „Mediationsverfahren“) - Gutachten der Beigeladenen zu stützen. Vielmehr hätten eigene Gutachten erarbeitet werden müssen. Diese hätten z.B. auch die negativen Arbeitplatzeffekte für die Region bzw. für das Land Hessen berücksichtigen müssen. Negative Arbeitplatzeffekte entstehen nicht nur durch die Verlagerung von Betrieben aus dem Umland auf das Flughafengelände. Geplante Arbeitsplätze auf dem Caltex-Gelände können nicht realisiert werden.

2.1.2.3 Problemverlagerung auf die Regionalebene unzulässig

Bislang stehen die Ziele und Grundsätze des Regionalplan Südhessen 2000 dem Flughafenausbau, wie er von der Landesregierung beabsichtigt ist, entgegen. Schon das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002) hat die grundsätzliche Raumunverträglichkeit festgestellt. Ein Ausbau des Frankfurter Flughafens soll nur dann raumverträglich werden, wenn die Ziele und Grundsätze des Raumordnungsplans 2000 geändert werden. Eine Änderung des Regionalplans hat nicht stattgefunden.

Durch die LEP-Änderung werden auf regionaler Ebene eine Reihe von planerischen Konflikten ausgelöst, die auf der Ebene der Regionalplanung gelöst werden sollen.

Dies betrifft vor allem

- Konflikte, die aufgrund der Siedlungsbeschränkungsgebiete entstehen werden
- Konflikte, die aufgrund der notwendigen Kompensationen für die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgelöst werden,
- Konflikte hinsichtlich der Erschließung des Flughafengeländes.

Im Regionalplan Südhessen sollen aufgrund dieser LEP-Änderungen mit den dort genannten Rahmendaten die Siedlungsbeschränkungsgebiete geändert werden. Die Ausweitung der Siedlungsbeschränkungsgebiete hat zur Folge, dass in 13 hessischen Gemeinden die Siedlungszuwachsfläche um 261 ha abnehmen wird.

Um einen Ausgleich für diese Eingriffe in die kommunale Planungshoheit zu schaffen sieht die LEP-Änderung vor:

„Für den den Flughafen Frankfurt Main umgebenden Raum soll durch die Regionalplanung ein Siedlungsstrukturkonzept als Grundlage für den Regionalplan Südhessen entwickelt werden.“

Weiterhin soll ein regionales Kompensationskonzept in Abstimmung mit dem Siedlungsstrukturkonzept entwickelt werden.

Mit dieser Zielbestimmung werden die durch die Landesplanung ausgelösten planerischen Konflikte auf die Regionalplanung verlagert, ohne dass die Regionalplanung Anhaltspunkte erhält, wie die Konflikte zu lösen sind. Für die Entwicklung eines „Siedlungsstrukturkonzeptes“ und eines „regionalen Kompensationskonzeptes“ fehlen die notwendigen Grundlagen. Die floskelhafte Formulierung, dass mittels des Siedlungsstrukturkonzeptes auf eine ausgewogene siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumfeldes unter besonderer Berücksichtigung des vorsorgenden Schutzes der Wohnbevölkerung vor Fluglärm hingewirkt werden soll, geht davon aus, dass ein solcher Ausgleich und Schutz möglich sei. Eine „ausgewogene siedlungsstrukturelle Entwicklung“ ist jedoch zumindest in den Kommunen die durch die „Siedlungsbeschränkungsgebiete“ betroffen sind, nicht mehr möglich. Wie die Regionalplanung diesen Konflikt lösen soll, bleibt völlig offen. Instrumentarien, um hier einen Ausgleich herbeizuführen stehen der Regionalplanung nicht zur Verfügung.

Das gleiche gilt für die Entwicklung eines regionalen Kompensationskonzepts. Als Ziel der Raumordnung sollen nach dem Entwurf zur Änderung des LEP 2000 von der Regionalplanung die naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen gesichert werden. Auch hier wird es möglicherweise zu nicht lösbaren Konflikten kommen. Zwar wird in der Begründung zur Änderung des LEP 2000 auf S. 49 eine forstrechtliche Kompensation nach dem derzeitigen Kenntnisstand für möglich gehalten. Hierbei wird aber lediglich von einem Kompensationsbedarf im Flächenverhältnis 1:1 ausgegangen. Der gültige Regionalplan Südhessen 2000 sieht jedoch in Ziffer 10.2-7 für Waldbereiche mit herausragender Schutz- und Erholungsfunktion oder in Gebieten, die unterdurchschnittlich bewaldet sind, die Vornahme „mehr als flächengleiche Ersatzaufforstungen“ vor. Ob Ersatzaufforstungsflächen in der notwendigen Größenordnung zur Verfügung stehen werden, erscheint in dem dicht besiedelten südhessischen Raum zweifelhaft. Ersatzaufforstungen, die in großer Entfernung zu den Rodungsflächen stehen, können die Funktionen, die der Wald rund um den Frankfurter Flughafen erfüllt, nicht ausgleichen.

Die einseitige Verlagerung der durch die beabsichtigten landesplanerischen Festlegungen hervorgerufenen Konflikte auf die Regionalplanung verstößt gegen das Gegenstromprinzip. Die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Teilräume soll sich in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamtraums einfügen; die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamtraums soll die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Teilräume berücksichtigen (Gegenstromprinzip). Die in dem Entwurf der LEP-Änderung enthaltenen Festsetzungen nehmen jedoch auf die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des südhessischen Raums, wie diese im gegenwärtigen Regionalplan Südhessen 2000 festgelegt sind, keine Rücksicht.

Die Lösung der Probleme hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Flughafens, insbesondere des geplanten Terminals 3, ist Aufgabe der Landesplanung und kann nicht auf die Ebene der Regionalplanung verlagert werden. Die Aussage, dass die Erschließung im Schienenfern- und -nahverkehr einschließlich der Aufnahme kapazitiver Zuwächse als gesichert angesehen werden kann, ist falsch. Die Regionaltangente West (RTW) muss als Voraussetzung für den Ausbau des Flughafens festgelegt werden. Die Aussagen zum öffentlichen Verkehr in der LEP-Änderung sind lediglich grundsätzlicher Art. Konkrete Festlegungen werden auf den Regionalplan Südhessen abgewälzt. Die Regionalplanung bietet nicht das Instrumentarium hierfür, insbesondere ist eine Festsetzungsmöglichkeit einer Busverbindung zwischen Zeppelinheim und Terminal 3 nicht vorhanden.

2.1.2.4 Zugrundeliegende Luftverkehrsprognose ist nicht geeignet die Tragfähigkeit der landesplanerischen Zielfestlegung zu stützen

Unter Ziffer III.1 legt die LEP-Änderung als Ziel der Landesplanung fest:

„Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.“

Das der LEP-Änderung zugrundeliegende Prognosegutachten ist nicht geeignet, den Nachweis zu führen, dass die landesplanerische Letztentscheidung zugunsten einer „*langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit*“ durch die Festlegung auf die Nordwestvariante im Kelsterbacher Wald geeignet ist, diesem Ziel gerecht zu werden. Dieses von der Beigeladenen in Auftrag gegebene Gutachten (Fa. Intraplan G8) bildet die Grundlage für die luftverkehrsrechtliche Planrechtfertigung im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens für die beantragte Erweiterung des Frankfurter Flughafens. Jedoch war es nicht Aufgabe der Gutachter, zu prüfen, ob mit der in der LEP-Änderung vorgesehenen Erweiterung um die Landebahn Nordwest die Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit gewährleistet ist. Schon aus diesem Grund ist die von Intraplan erstellte Prognose nicht geeignet, die Tragfähigkeit der landesplanerischen Zielfestlegung zu stützen.

Für eine Beurteilung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit reicht schon der Prognosehorizont des Gutachtens bei weitem nicht aus.

Für eine Prognose, die nur einen kurz- bzw. mittelfristigen Zeitraum betrachtet, reicht ein Prognosehorizont 2015 bzw. 2020 aus. Der Prognosehorizont des Gutachtens von Intraplan war ursprünglich auf 2015 begrenzt. Durch die sachlich begründeten Einwendungen musste der Planungshorizont auf das Jahr 2020 verschoben werden. Hält man sich vor Augen, dass diese Prognose lediglich einen Zeitraum von 9 Jahren nach der derzeit geplanten Inbetriebnahme beinhaltet, wird deutlich, dass die prognostizierte Flugbewegungszahl für das Jahr 2020 lediglich einen kurzen Zeitraum des Betriebs des geplanten Start- und Landebahnsystems abbildet.

Dass die Ausbauwünsche weiter vorangetrieben werden, wird bereits seit längerem öffentlich diskutiert. Schon im letzten Jahr äußerte sich der IATA-Chef dahingehend, dass die geplante neue Landebahn vor allem angesichts des beabsichtigten Nachtflugverbotes nicht ausreiche (Finanznachrichten, 29.09.2006).

Noch deutlicher wird dies in einem Artikel der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 20.01.2007 thematisiert. Schon der Titel signalisiert, dass langfristig an einen weiteren Ausbau gedacht wird: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“. Es wird weiter ausgeführt, dass dann, wenn die Prognosen der Deutschen Bank sowie der Flugzeugbauer von Airbus und Boeing zutreffen, der bevorstehende Ausbau nicht der letzte gewesen sei. Jedenfalls dann nicht, wenn die Rhein-Main-Region auch mittelfristig einer der bedeutendsten Standorte der Luftverkehrswirtschaft auf der Welt bleiben will, so der Autor dieses Artikels. Bereits mittelfristig müsste daher an ein neues Ausbauvorhaben gedacht werden. Die LEP-Änderung sieht jedoch lediglich die Erweiterung um die Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald vor, um die „langfristige“ räumliche Entwicklungsmöglichkeit zu gewährleisten. Der Plangeber kann somit sein vorgegebenes Ziel mit dieser landesplanerischen Letztentscheidung zugunsten der Landebahn im Kelsterbacher Wald nicht erreichen. Schon zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass – sollten sich die Prognosen des Flughafenbetreibers bestätigen – alsbald wieder Engpässe auftreten werden.

Auch die im Rahmen der Ermittlung Nachtflugbedarfs eingeholten Gutachten der Fa. Intraplan und der TU Hamburg-Harburg prognostizieren für das Jahr 2020 einen Nachtflugbedarf, der die Nachtflugkapazität sowohl im Rahmen der geltenden wie der geplanten Betriebsregelung bei weitem übersteigen wird. Sofern diese Prognosen zuträfen, gäbe es für die Sicherung der langfristigen Entwicklung nur zwei Alternativen: Entweder Lockerung der Nachtflugregelungen – oder Erhöhung der Kapazität durch weiteren Ausbau.

Diese von dem Plangeber und dem Flughafenbetreiber betriebswirtschaftlich gewünschten Entwicklungen hätten Anlass sein müssen, zu prüfen, ob sich das vorgegebene Ziel mit der Ausweisung der Landebahn Nordwest verwirklichen lässt.

Prognosen über das Jahr 2020 hinaus sind auch möglich. Der Plangeber selbst geht davon aus, dass der weltweite Luftverkehr auch nach dem Jahr 2020 weiter steigen wird. Im Abwägungsprotokoll wird ausgeführt, dass im Rahmen des EU-Projektes „CONSAVE 2050“ vier Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs im Zeitraum 2000 und 2050 entwickelt worden seien. Alle Szenarien gehen von einer steigenden Wachstumsrate aus (Wachstumsrate zwischen 0,5 % und 3,8 %), die teilweise über den Annahmen der Luftverkehrsprognose (Gutachten G8) liegen würden. Was dies jedoch konkret für die hessische Landesplanung im Hinblick auf eine langfristige Standortsicherung für den Frankfurter Flughafen bedeutet, wurde versäumt zu untersuchen.

Wenn der Plangeber im Abwägungsprotokoll darauf verweist (vgl. Referenznummer: 3.1-1), dass von Seiten der Beigeladenen infolge der prognostizierten Luftverkehrsentwicklung bis 2015 und ergänzend bis 2020 kein über den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Ausbau Flughafen Frankfurt Main, 2004) hinausgehender Ausbau beantragt sei, wird verkannt, dass die Rechtfertigung für eine Zielfestlegung zur „langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit“ nicht von einem Antrag eines Flughafenbetreibers abhängt, sondern ein planerisches Instrument sein sollte, um Flächen langfristig landesplanerisch einer bestimmten Nutzungsmöglichkeit vorzuhalten. Dass die Landesplanung einen Antrag auf Flughafenerweiterung zur Grundlage ihrer Planungsentscheidung macht, ist die Besonderheit dieser LEP-Änderung, mit allen fachlichen und rechtlichen Schwierigkeiten der Differenzierung zwischen den Aufgaben und Möglichkeiten der Landesplanung und der Planfeststellung.

Der Plangeber hat sich nicht mit der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs und der Auswirkungen auf den Frankfurter Flughafen über das Jahr 2020 beschäftigt. Der landesplanerischen Letztentscheidung zugunsten der Landebahn im Kelsterbacher Wald wurde daher ein zu kurzer Prognosehorizont zugrunde gelegt. Damit liegt ein Fehler in der Ermittlung einer der entscheidungserheblichen Belange vor, der sich auf das gesamte Plangebungsverfahren auswirkt.

Dies betrifft insbesondere die Ermittlung der mit der Zielfestlegung verbundenen „langfristigen“ Umweltauswirkungen. Eine rechtstaatliche landesplanerische Letztentscheidung erfordert eine ordnungsgemäße Ermittlung aller Umweltauswirkungen, die von der Zielfestlegung ausgehen können. Mit der Zielfestlegung soll der Ausbau des Flughafens durch eine neue Landebahn ermöglicht werden. Die Auswirkungsprognosen wurden jedoch lediglich anhand der von der Beigeladenen im Planfeststellungsverfahren eingebrachten Gutachten erarbeitet. Der Plangeber hat verkannt, dass er eine eigenständige, nicht an dem Planfeststellungsantrag orientierte Abwägung treffen muss. Eine eigenständige Abwägung des Plangebers hätte vorausgesetzt, dass nicht das von der Flughafenbetreiberin vorgegebene Betriebskonzept den Auswirkungsprognosen hätte zugrunde gelegt wird, sondern die technische Kapazität des Start- und Landebahnsystems, welches mit der landesplanerischen Entscheidung möglich ist. Dies sieht auch der LEP 2000 (GVBl. 2001 I S. 2.) in Ziffer 8.3 vor. Der LEP 2000 gibt vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für die Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auch auf

sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Dabei soll die Lärmbelastung – einschließlich der bestehenden Belastung – durch verschiedene Lärmquellen berücksichtigt werden. Dies gelte insbesondere bei der Planung neuer sowie den Ausbau bestehender Verkehrswege. Die entscheidende Vorgabe enthält der LEP 2000 dann in folgendem Satz:

„Dabei ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen.“

Der Plangeber hätte demnach seinen Auswirkungsprognosen zumindest die technische Kapazität zugrunde legen müssen. Die als „Planungsvoraussetzung“ festgelegte Flugbewegungszahl verkürzt den Abwägungsprozess auf der Ebene der Raumordnung unzulässig. Durch dieses Versäumnis sind insbesondere die Fluglärmauswirkungen völlig unzureichend ermittelt und bewertet worden. Erst eine Abbildung dessen, was an Fluglärmauswirkungen auf die Anwohner bei Ausnutzung der technischen Kapazität zu erwarten ist, hätte eine sachgerechte Abwägungsentscheidung auf der Ebene der Raumordnung möglich gemacht. Die enge Koppelung an das beantragte Vorhaben der Flughafenbetreiberin hat dem Plangeber offensichtlich den Blick auf die von ihm vorzunehmende Abwägung verstellt. Die „Deckelung“ der Flugbewegungszahlen auf 701.000 sowie das Zugrundelegen eines Nachtflugverbotes als Planungsvoraussetzung der LEP-Änderung steht der Zielfestlegung einer langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit entgegen. Ist aber die Raumverträglichkeit einer Erweiterung des bestehenden Bahnsystems nur durch betriebsbeschränkende Maßnahmen möglich, die eine langfristige räumliche Entwicklungsmöglichkeit verhindern, liegt ein Abwägungsfehler auf der Ebene der Landesplanung vor.

2.1.2.5 Lärmauswirkungen

Der Plangeber hätte vorausschauend beurteilen müssen, ob die mit dem Ausbau des Flughafens verbundenen Fluglärmauswirkungen auf der Ebene der Fachplanung zu bewältigen sind. Dies hat er zwar insofern getan, als er seiner Planung ein Nachtflugverbot zugrunde gelegt hat. Er hat jedoch versäumt, dieses als Ziel der Landesplanung festzulegen.

Ein „vorausschauender“ Blick war dem Plangeber jedoch nicht möglich, weil ihm die Dimension der zu bewältigten Lärmkonflikte für eine entsprechende Beurtei-

lung nicht bewusst war. Dies wiederum resultiert aus einer fehlerhaften Sachverhaltsermittlung bezüglich der vom Fluglärm Betroffenen.

Hieraus ergeben sich erhebliche Mängel, die zur Unwirksamkeit der LEP-Änderung führen.

2.1.2.5.1 Betriebliche Regelungen, insbesondere Nachtflugverbot

Zentrale Aussage der LEP-Änderung ist, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nur möglich ist, wenn der Betrieb des geplanten zukünftigen Flughafens durch ein Nachtflugverbot von 23 h bis 5 h eingeschränkt wird. Damit will die LEP-Änderung das von der hessischen Landesregierung geprägte Junktim *„Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot“* umsetzen. Der Standortentscheidung zugunsten der Nordwestvariante liegt als „Planungsvoraussetzung“ folgendes zugrunde

„Für die Flugbetriebsszenarien wurden Lärmkonturen für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) berechnet. Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23 bis 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden (Mediationsnacht).“

Eine verbindliche Festlegung des Nachtflugverbotes als Ziel der Landesplanung ist in der LEP-Änderung nicht erfolgt. Umstritten ist, ob eine solche Zielfestlegung landesplanerisch möglich ist. Ein vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenes Gutachten (Rechtsfragen der Verankerung verbindlicher Ziele im Landesentwicklungsplan Hessen, Georg Hermes, Mai 2006) bejaht dies. Danach gehören betriebliche Beschränkungen der Nutzung eines Flughafens (insbesondere ein Nachtflugverbot) zum zulässigen Inhalt von Raumordnungsplänen im Allgemeinen und des LEP Hessen im Besonderen. Dies wird vor allem aus § 2 Ziffer 8 ROG abgeleitet, der den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm beinhaltet. Da die „Planungsvoraussetzung“ nicht mit der gleichen Verbindlichkeit, also als Ziel der Raumordnung ausgestattet worden sei wie die Standortentscheidung, obwohl diese Standortentscheidung und das Nachtflugverbot als funktionale Äquivalente bei der Bewältigung des Lärmproblems in einem untrennbaren planerischen Zusammenhang stehen, liege ein Abwägungsmangel vor. Dieser Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung mache es wahrscheinlich, dass der VGH Kassel den geänderten LEP für nichtig erklären werde (S. 48 des Hermes-Gutachtens).

Ein Nachtflugverbot als Ziel der Landesplanung festzuschreiben, hält das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zu Berlin-Schönefeld (Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1001/04, Rndr. 154) hingegen für nicht zulässig. Die Landesentwicklungsplanung kann zur Bewältigung voraussehbarer Lärmkonflikte an einem Standort nur die Mittel einsetzen, die ihr das Raumordnungsrecht zur Verfügung stellt. Diese Mittel beschränken sich im Wesentlichen auf die Festlegung der Siedlungs- und Freiraumstruktur und deren Konkretisierung in Gestalt von Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung. Auch der vom Plangeber als Gutachter beauftragte Prof. Hendler vertrat während der Anhörung im hessischen Landtag zur LEP-Änderung die Auffassung, dass Betriebsregelungen als Ziel der Landesplanung festgelegt werden können. Immer dann, wenn ein überörtlicher und überfachlicher raumstruktureller Koordinierungsbedarf ausgelöst werde, würde auch dem Träger der Raumordnungsplanung die Befugnis zustehen, entsprechende Beschränkungen vorzusehen (vgl. hierzu Hendler, LKRZ 2007, S. 5).

Der Plangeber hat den nächtlichen Fluglärmschutz nur als einen Grundsatz gem. § 3 Ziffer 3 HLPG in die LEP-Änderung aufgenommen. Der Äquivalenz zwischen der Zielfestlegung zum Ausbau und dem zwingend erforderlichen Nachtflugverbot auf der Ebene der Landesplanung trägt der Grundsatz, wie er in Ziffer III. 1 in die LEP-Änderung aufgenommen worden ist, keine Rechnung. Deshalb hätte ohne eine Möglichkeit der verbindlichen Festlegung des Nachtflugverbotes auch die Zielfestlegung zum Ausbau nicht erfolgen dürfen. Insoweit verstößt die LEP-Änderung gegen das Gebot der Konfliktbewältigung.

Etwas anderes könnte nur dann gelten, wenn – wie bereits ausgeführt wurde – das Nachtflugverbot als „bindender Kern“ der Zielfestlegung betrachtet wird. Der Plangeber hätte dann „vorausschauend“ geprüft, ob die mit der Standortentscheidung verbundenen Konflikte im späteren Planfeststellungsverfahren beherrschbar sein werden. Der Plangeber wäre in diesem Fall davon ausgegangen ist, dass sich die Konflikte nur mit einem Nachtflugverbot lösen lassen.

Das wiederum würde jedoch für das Planfeststellungsverfahren bedeuten: Mit der Zulassung geplanter Nachtflüge während der Mediationsnacht verstößt der Beklagte gegen das Ziel der Landesplanung.

2.1.2.5.2 Wertstufenmodell zur Ermittlung der Betroffenen ungeeignet

Das vom Plangeber verwandte Wertstufenmodell ist zur Ermittlung der Lärmbetroffenheit der Wohnbevölkerung nicht geeignet und führt zu einer Verharmlosung der Darstellung der Fluglärmwirkungen. Die Wertstufen A-D sind völlig ungeeignet zur Abbildung der Auswirkungen. Insbesondere die Relevanzschwelle ist viel zu hoch angesetzt. Sie entspricht der Schwelle zur erheblichen Belästigung. Daraus folgt, dass die Betroffenzahl nicht richtig ermittelt worden ist.

Die unzutreffende Ermittlung der Betroffenheit wird von dem Sachverständigenbüro ZEUS bestätigt. In seiner schriftlichen Stellungnahme zum Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes (LEP) Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt am Main vom 29.01.2007 führt der Sachverständige Schreckenbergs aus:

„Es wird nicht verkannt, dass das LEP-Bewertungssystem zur Beurteilung der ausbaubedingten Fluglärmwirkungen für eine Bewertung nach raumordnerischen Maßstäben und nicht zur Beurteilung individuenbezogenen fachplanerischen Zumutbarkeit aufgestellt wurde. Dennoch ist auf Basis der Ergebnisse der RDF-Belästigungsstudie zu konstatieren, dass die Verlärmung im Umfeld des Flughafens durch Anwendung des Bewertungsrahmens unterschätzt wird.“ (S. 4 der Stellungnahme)

„In der RDF-Belästigungsstudie wurde die Lärmbelastigung nach dem international anerkannten Vorschlag der International Commission on Biological Effects of Noise ... erhoben ... Danach wird im Rhein-Main-Gebiet ein Prozentanteil hoch Fluglärm-belästigter bei einem $Leq(3)$ -Tagespegel deutlich unter 65 dB(A), nämlich bereits bei 52,5-55 dB(A) erreicht. In Höhe der Relevanzschwelle von $Leq(3)$ -Tagespegel deutlich unter 65 dB(A) sind mehr als 30% durch Fluglärm hoch belästigt. Das heißt, dass im Pegelbereich zwischen 55 und 60 dB(A) im Rhein-Main-Gebiet nicht von mäßigen, sondern deutlichen bis starken Umwelteinwirkungen gesprochen werden kann.“ (S. 5 der Stellungnahme)

Damit ist bereits gutachterlich nachgewiesen, dass der LEP-Änderung eine unzureichende Methodik zugrunde gelegt worden ist, um die Anzahl der Betroffenen zu ermitteln. Es ist davon auszugehen, dass wesentlich mehr Betroffene „deutlichen bis starken Umweltauswirkungen“ ausgesetzt sein werden, als dies der Planentscheidung zugunsten des Flughafenausbaus in der LEP-Änderung zugrunde gelegt worden ist.

2.1.2.6 Verstoß gegen Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL

Der Änderung des Landesentwicklungsplanes 2000 liegt eine fehlerhafte Prüfung des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zugrunde. Damit verstößt die Rechtsverordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 gegen zwingendes Recht. Eine Begutachtung des BUND-Hessen im Auftrag der Initiative Zukunft-Rhein-Main hat ergeben, dass die „Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000“ vom 22.06.2007 gegen das nationale und europäische Naturschutzrecht verstößt (Naturschutzfachliche Stellungnahme zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Norgall/Philipp-Gerlach, Dezember 2007).

Auf dieses, dem Senat in den Klageverfahren 11 C 318/08.T (BUND-Hessen ./ Land Hessen) und 11 C 319/08.T Landkreis Groß-Gerau ./ Land Hessen) vorliegende Gutachten wird verwiesen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (VP) im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan 2000 erfüllt die formalen und materiellen Anforderungen, die an eine FFH-VP gestellt werden muss, in vielfacher Hinsicht nicht. Angesichts der unzureichenden Aufarbeitung der maßgeblichen Konfliktfelder wurden zu geringe Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald unterstellt. Zu maßgeblichen Schutzgütern lässt die in der FFH-VP angewandte Methode keine Festlegung eines Standortes zu. Ein sachgerechter Vergleich hätte voraussichtlich ergeben, dass die „Nordost“-Variante die geringsten Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes hervorruft.

Entgegen der Auffassung des Plangebers wird das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald durch die Festlegung einer Vorrangfläche zugunsten einer Landebahn „Nordwest“ vollständig zerstört und meldeunwürdig. Die erheblichen Beeinträchtigungen der im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald geschützten LRT und Arten wird in der FFH-VP vom Plangeber drastisch unterschätzt, denn es kommt zum Totalverlust aller LRT und Arten.

Die vom Plangeber genannten Gründe, welche zur Aberkennung des sachverständig nachgewiesenen prioritären LRT *6230 Borstgrasrasen geführt haben, liegen nicht vor. Konsequenz daraus ist, dass eine Ausnahme von dem strengen FFH-Regime nur nach vorheriger Stellungnahme der EU-Kommission möglich gewesen wäre. Da diese vom Plangeber nicht eingeholt worden ist, leidet die Ver-

ordnung zur Änderung des LEP 2000 an einem Rechtsfehler.

Der Plangeber verkennt, dass die Beeinträchtigung faktischer Vogelschutzgebiete (VSG) unzulässig ist. Sowohl das als Landschaftsschutzgebiet (LSG) unter Schutz gestellte VSG „Untermainschleusen“ als auch das nicht anerkannte VSG „Kelsterbacher Wald“ fallen unter das Rechtsregime der sog. faktischen VSG. Da für beide Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen durch die Festlegung der Landebahn Nordwest einhergehen, greift das absolute Verschlechterungsverbot, so dass die landesplanerischen Festsetzungen unzulässig sind. Das faktische VSG Kelsterbacher Wald würde vollständig zerstört.

Das VSG Untermainschleuse ist durch die Landschaftsschutzgebietsverordnung nicht ordnungsgemäß gesichert worden. Selbst wenn jedoch – wie es der Plangeber unterstellt – eine ordnungsgemäße Unterschutzstellung angenommen wird, hat der Plangeber verkannt, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen dieses VSG kommen wird, so dass die fehlende Abweichungsentscheidung gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zur Fehlerhaftigkeit der gesamten landesplanerischen Festsetzungen führt.

Die Änderung des LEP ist auch rechtsfehlerhaft, weil der Plangeber keine Kohärenzmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL festgesetzt hat, obwohl er in der FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst zu dem Ergebnis kommt, dass das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald erheblich beeinträchtigt wird. Er hat sich nicht einmal von der Machbarkeit der Kohärenzmaßnahmen überzeugt. Voraussetzung für die Festlegung von Vorranggebieten zugunsten des Flughafens in den erheblich beeinträchtigten FFH-Gebieten wäre die gleichzeitige und gleichrangige Bestimmung von Ausgleichsmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL im LEP gewesen. Der Plangeber hat daher nicht sichergestellt, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 gewahrt bleibt (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Es fehlt an einem Kohärenzkonzept. Die vom Plangeber in der FFH-VP genannten Flächen sind für Kohärenzmaßnahmen zudem ganz überwiegend nicht geeignet.

Aufgrund der Feststellung des Plangebers, dass es durch die Festlegung der Vorrangfläche zugunsten einer Landebahn im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt, musste gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL eine Alternativenprüfung durchgeführt werden. Der Plangeber kommt zu dem Ergebnis, dass die „Nordwest“-Variante gegenüber den geprüften Varianten „Nordost“ und „Süd“ am günstigsten ist.

Methodisch leidet die Alternativenprüfung an den wechselnden Prüfungsmaßstäben, veralteten Datengrundlagen und fehlerhaften Bewertungen. Eine angemessene Prüfung, welche der beiden Varianten – „Nordwest“ oder „Nordost“ – günstiger im Sinne des FFH-Rechts ist, wurde vom Plangeber nicht erstellt.

Nach eigenen naturschutzfachlichen Bewertungen muss festgestellt werden, dass die „Nordost“-Variante im FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“ weniger Schäden verursacht, als dies bei der Festlegung einer Landebahn im Kelsterbacher Wald der Fall ist. Die Alternativenprüfung ist daher fehlerhaft, denn die Schäden, die durch eine „Nordost“-Variante auf FFH-Gebiete ausgelöst werden würden, wären geringer als dies für die „Nordwest“-Variante im Kelsterbacher Wald der Fall ist.

Wäre der prioritäre LRT *6230 Borstgrasrasen entsprechend der Vorschriften berücksichtigt worden, hätte schon aus diesem Grund wegen Art. 6 Abs. 4 FFH-RL und seiner Umsetzung in das Landesrecht keine Vorrangfläche Flughafen im Kelsterbacher Wald festgesetzt werden dürfen.

Die Rechtsverordnung zur LEP-Änderung verstößt weiterhin gegen zwingendes FFH-Recht, weil die Auswirkungen des Gesamtvorhabens, das durch das Vorranggebiet im Plan ermöglicht wird, auf weitere FFH- und VS-Gebiete nicht oder fehlerhaft geprüft worden sind. Jeder einzelne Fehler führt zur Unwirksamkeit des Plans, weil die strengen Schutzanforderungen aus der VogelschutzRL und Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-Recht unzureichend abgearbeitet worden sind.

Der Plangeber geht fehlerhaft davon aus, dass das FFH-Gebiet „Heidelandschaft“, das FFH-Gebiet „Mönchbruch“ und das VSG Nauheim-Königstädten nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald“ werden unterschätzt, so dass dies eine fehlerhafte Ausnahmeprüfung sowie eine mangelhafte Kohärenzplanung zur Folge hat. Insbesondere die Bewertungen der Arten Hirschkäfer, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr wurden erheblich unterschätzt. Die erhebliche Beeinträchtigung des Heldbocks wurde fehlerhaft ausgeschlossen.

Der Plangeber schließt eine erhebliche Beeinträchtigung der LRT und Arten des FFH-Gebietes „Heidelandschaft“ unzutreffend aus. Erhebliche Beeinträchtigungen sind durch die Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung auf die im FFH-Gebiet „Heidelandschaft“ zu schützenden LRT und Arten nicht auszuschließen.

Die vom Plangeber durchgeführte FFH-VP ist somit fehlerhaft. Dies schlägt wiederum auf die Ausnahme- und Kohärenzprüfung durch.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Mönchbruch“ kann entgegen dem Ergebnis des Plangebers nicht ausgeschlossen werden. Da die erhebliche Beeinträchtigung eines prioritären LRT *6230 Borstgrasrasens nicht auszuschließen ist, hätte gem. Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-RL die Kommission um eine Stellungnahme ersucht werden müssen. Da dies unterblieben ist, liegt ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 4 S. 3 FFH-RL vor. Der LRT *6230 kann zudem erheblich beeinträchtigt werden (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Aufgrund mangelnder Sachverhaltsaufnahme sind Flächenverluste der LRT und bei den Habitaten der charakteristischer Arten nicht auszuschließen. Außerdem wurde die Möglichkeit der Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeinträge nicht erkannt. Ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-RL liegt demnach vor.

Für das VSG „Mönchbruch“ und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau, welches aus mehreren aneinandergrenzenden Teilgebieten besteht, kommt die FFH-VP zum Ergebnis, dass nur das Teilgebiet „Mark- und Gundwald“ erheblich durch die Fluglärmwirkungen beeinträchtigt wird. Für die übrigen Teilgebiete des VSG „Mönchbruch“ kommt die FFH-VP fehlerhaft zu dem Ergebnis, dass die dort geschützten Arten nicht erheblich beeinträchtigt werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung kann jedoch wegen der Zunahme des Fluglärms aufgrund des starken Anstiegs der Starts auf der Startbahn-West und dem sonstigen Bahnsystem nicht ausgeschlossen werden. Wenn eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann, hätte auch für die anderen Teilgebiete des VSG „Mönchbruch“ eine Ausnahmeprüfung durchgeführt werden müssen. Es ist jedoch weder eine Alternativenprüfung noch eine Prüfung erfolgt, ob zwingende Gründe des überwiegenden Gemeinwohls die erheblichen Beeinträchtigungen rechtfertigen. Unzulässigerweise wurde auch von einer Kohärenzplanung abgesehen.

Die LEP-Änderung ist daneben unwirksam, weil der Plangeber fehlerhaft die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung der im faktischen VSG „Streuobst-Trockenwiese bei Nauheim und Königstädten“ geschützten Vogelarten, insbesondere die des Wiedehopfs, nicht geprüft hat. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Vogelarten kann jedoch aufgrund der zunehmenden Lärm- und Luftschadstoffbelastung, auch durch den geplanten Ausbau der BAB 67/60, nicht ausgeschlossen

werden. Da für faktische VSG ein absolutes Verschlechterungsverbot gilt, hätte die LEP-Änderung nicht ein Vorranggebiet für die Erweiterung des Flughafens ausweisen dürfen.

2.1.3 Erforderlichkeit des Zieles der Landesplanung

Ohne eine landesplanerische Zielfestlegung zugunsten einer Flughafenerweiterung ist der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig. Es ist Aufgabe der Landesplanung, den Standort für die Erweiterung eines internationalen Verkehrsflughafens auf der Ebene der Landesplanung zu treffen. Denn die Standortwahl hat weiträumige Auswirkungen auf die Siedlungs- und Freiraumstruktur des Planungsraumes und schafft Nutzungskonflikte, die in der Regel bereits auf übergeordneten Ebenen der Landesplanung ein öffentliches Planungsbedürfnis auslösen (BVerwG, 16.03.2006, 4 A 1001/04, Rdnr. 68). Dies gilt nicht nur für die Auswahl eines neuen Standortes für ein überregional bedeutsames Infrastrukturprojekt. Entgegen der Auffassung des Beklagten auf Seite 706 PFB löst auch die Erweiterung eines Flughafens eben diese spezifischen Konflikte auf der Ebene der Raumordnung aus und diese führen zu einer Planungspflicht auf der Ebene der Landesplanung.

Der Beklagte ist offenbar selbst nicht von der Wirksamkeit der LEP-Änderung überzeugt. Ansonsten ist nicht zu erklären, weshalb er eine erneute Alternativenprüfung vornimmt, obwohl das Bundesverwaltungsgericht explizit ausgeführt hat, dass eine erneute ergebnisoffene Standortalternativenprüfung des Fachplanungsträgers mit dem gesamtträumlichen Gestaltungsanspruch der Landesplanung nicht vereinbar sei. Eine solche Alternativenprüfung würde auch dem vom Bundesgesetzgeber mit der verfahrensmäßigen Abschichtung raumbedeutsamer Standortfragen verfolgten Ziel zuwider laufen, die Komplexität räumlicher Planungen schrittweise zu reduzieren und die Planungsträger auf den nachfolgenden Planungsstufen zu entlasten (BVerwG, 16.03.2006, 4 A 1001/04, Rdnr. 68).

Der Beklagte begibt sich mit seiner erneuten Alternativenprüfung in einen eklatanten Widerspruch bezüglich der Beachtungspflicht der Ziele der Landesplanung. Auf Seite 2250 des PFB heißt es:

„Mit den in der Änderung des Landesentwicklungsplans in Ziffer III. 1 bis 3 des Plantextes i.V.m. der Plankarte festgelegten Zielen liegt eine abschließende landesplanerische Standortentscheidung zugunsten des planfestgestellten Vorhabens (Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn) vor.“

Eine erneute Alternativenprüfung wäre demnach mit der Landesplanung nicht mehr vereinbar. Auf Seite 705 des PFB heißt es demgegenüber:

„Vorliegend fehlt es aber an einer für die Auslösung einer derartigen Bindungswirkung erforderlichen landesplanerischen Standortbestimmung.“

Liegt nun ein Ziel der Landesplanung mit einer Beachtungspflicht nach Auffassung des Beklagten vor, oder nicht? Offensichtlich ist sich der Beklagte hierüber nicht im Klaren gewesen. Den Festlegungen in Ziffer III. 1 der LEP-Änderung auf der einen Seite die Zielqualität zuzuerkennen und auf der anderen Seite jedoch der Standortfestlegung keine Bindungswirkung zuzuschreiben, erscheint paradox.

Eine rechtswirksame landesplanerische Zielfestlegung wäre jedoch Voraussetzung für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gewesen. Da eine solche nicht vorliegt, ist der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig.

3. Verstoß gegen Ziele der Landesplanung

Sollte der Senat dem unter Pkt. II.2. dargelegten Ansatz der Kläger betreffend die Nichtigkeit der LEP-Änderung nicht folgen, so ist der Planfeststellungsbeschluss jedenfalls unter Verstoß gegen die Beachtungspflicht gem. § 4 Abs. 1 HLPG erlassen worden. Denn der Festlegung zugunsten des Flughafenausbaus lag die Planungsvoraussetzung zugrunde, dass in der sog. „Mediationsnacht“ (23 bis 5 Uhr) keine planmäßigen Flüge stattfinden. Da der Planfeststellungsbeschluss jedoch Nachtflüge zulässt, verstößt er offenkundig gegen § 4 Abs. 1 HLPG.

In Ziffer III. 1 der LEP-Änderung (GVBl. I, 2007, S. 409) wird folgendes Ziel festgelegt:

„Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flä-

chen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.“

Dem Ziel des Vorranggebietes zugunsten einer neuen Landebahn wurde folgende „Planungsgrundlage“ zugrunde gelegt:

„Für die Flugbetriebsszenarien wurden Lärmkonturen für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) berechnet. Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23 bis 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden (Mediationsnacht).“

Der Plangeber hat demnach die Entscheidung für ein Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr und 5 Uhr als vor die Abwägung gezogene Planungsprämisse gestellt. Dies ergibt sich auch aus folgenden Formulierungen:

„Die zur Begründung der Festlegungen in Ziffer IV.1 benannten Planungsvoraussetzungen sind planungsleitend für die landesplanerische Abwägung insgesamt. ... Sie prägen somit die Grundstruktur der landesplanerischen Abwägung und ihr Ergebnis in Gestalt eines Vorranggebietes. Die Planungsvoraussetzungen sind Eingangsparemeter für die Ermittlung und folglich Begrenzung der negativen Auswirkungen der Flughafenerweiterung.“ (GVBl. 2007, I, S. 484)

„Die Nachtflugbeschränkung, die der LEP-Änderung als Annahme zugrunde liegt, steht in Übereinstimmung mit den Festlegungen des LEP Hessen 2000, dem Ergebnis des Mediationsverfahrens und dem Antrag der Vorhabensträgerin im Planfeststellungsverfahren.“ (GVBl. 2007, I, S. 494)

Unter Ziffer 7.4 des LEP 2000 (GVBl. 2001, I, S. 2) wird als Ziel der Landesplanung formuliert:

„Bei der Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die verbindliche Festsetzung der Nachtflugbeschränkungen erfolgt in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz.“

Aus der Gesamtschau zwischen textlichen Zielfestlegungen und den hierzu erfolgten Begründungen ergibt sich, dass der Beklagte bei seiner fachplanerischen Entscheidung an die Vorgabe der LEP-Änderung, dass keine planmäßigen Nachtflüge zugelassen werden, gebunden gewesen wäre.

3.1 Inhaltliche Tragweite des Ziels der Landesplanung

Die Beachtungspflicht aus § 4 Abs. 1 Satz 1 HLPG bezieht sich auch auf die der landesplanerischen Letztentscheidung zugrundeliegenden Planungsvoraussetzungen. Ziele der Raumordnung sind gem. § 3 Ziff. 2 HLPG verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landesplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Landesentwicklungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes. Diese Ziele sind gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Ziff. 1 HLPG vom Beklagten zu beachten. Eine Beachtungspflicht ergibt sich darüber hinaus auch aus § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, wonach vor der Erteilung einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung besonders zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die Anlage oder die Erweiterung eines Großflughafens ist in besonderem Maße auf die Raumverträglichkeit hin zu untersuchen, da nicht nur durch den Bau sondern insbesondere durch den Betrieb eines solchen Flughafens überörtliche Auswirkungen auftreten. Deshalb wird der Raumordnung und Landesplanung eine besondere Rolle bei der Auswahl der Standorte zugemessen, da die Konflikte frühzeitig erkannt und – soweit möglich – mit landesplanerischen Mitteln gelöst werden können (vgl. hierzu: Giemulla; Komm. LuftVG, Vorbemerkungen zu §§ 6-19b, Rdnr. 2ff.).

In der Schönefeld-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wurde die Bindungswirkung der Standortentscheidung ausdrücklich hervorgehoben. Alternativen müsse die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr prüfen. Offen geblieben ist allerdings die Frage, auf welcher Ebene über mögliche Schutzmaßnahmen zur Konfliktbewältigung entschieden werden muss, um das Vorhaben an dem landesplanerische festgelegten Standort verwirklichen zu können. Das Bundesverwaltungsgericht führt lediglich aus, dass im Rahmen der „Landesplanung“ vorausschauend geprüft werden müsse, ob die mit der Standortentscheidung verbundenen Konflikte im späteren Planfeststellungsverfahren beherrschbar sein werden. Andernfalls müsse ein anderer Standort gefunden werden (BVerwG, 16.03.2006, 4 A 1001/04, juris, Rdnr. 59ff.). Auf der Ebene der Landesplanung wird vom Bundesverwaltungsgericht abgelehnt, dass landesplanerische Instrumente zur Verfügung stünden, die Betriebsregelungen zulassen können. Sowohl passiver als auch aktiver Schallschutz wird vom Gericht auf die Ebene der Fachplanung verlagert.

Allerdings ist der hessische Landesplanungsgeber einen anderen Weg gegangen. Er hat nicht etwa ein Nachtflugverbot als Ziel der Landesplanung normiert. Vielmehr hat er seiner Standortentscheidung als maßgebliche Annahme das Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr zugrunde gelegt. Damit hat er auf das Fachplanungsrecht auf der Ebene der Landesplanung zurückgegriffen. Spätestens an dieser Stelle stellt sich dann aber die Frage, ob in einem solchen Fall, als quasi „bindender Kern“ der Letztentscheidung, nicht eben diese Annahmen auch dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde zu legen sind (vgl. hierzu: Barth, ZUR 2006, S. 531 (532)). Dies ist zu bejahen, denn ohne diese Annahme wäre es nicht zu der Standortfestlegung als Ziel der Landesplanung gekommen.

Damit enthält die Zielfestlegung einen „bindenden Kern“ bezüglich des Nachtflugverbotes (vgl. hierzu: Runkel, in: Bielenburg, Runkel, Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, K § 3, Rdnr. 78). Durch das Ziel der Vorrangfläche zugunsten des Flughafenausbaus wurde ein wichtiger Teilaspekt – das Nachtflugverbot - mitentschieden, der zwingend von der Planfeststellungsbehörde gem. § 4 Abs. 1 HLPG hätte beachtet werden müssen.

Nur aufgrund Planungsvoraussetzungen wollte und konnte der Plangeber das Ziel der Landesplanung in den Landesentwicklungsplan aufnehmen. Eindeutig geht dies aus der Begründung der Zielfestlegung hervor (vgl. GVBl. 2007, I, S. 409). Dort wird ausgeführt, dass die Planungsvoraussetzungen, also u.a. das Nachtflugverbot, die Grundannahmen für die Ermittlung der Auswirkungen der unter Ziffer III der LEP-Änderung getroffenen landesplanerischen Feststellungen darstellen. Zugleich sollten diese Planungsvoraussetzungen der vorausschauenden Prüfung dienen, ob die möglichen Konflikte, die durch die Standortentscheidung – unter anderem im Hinblick auf den Lärmschutz – ausgelöst werden, auf der Fachplanungsebene beherrschbar sein werden. Der Plangeber ging demnach davon aus, dass die Lärmschutzprobleme nur unter der Voraussetzung beherrschbar seien, dass ein Nachtflugverbot auf der Ebene der Planfeststellung angeordnet wird. Er räumte der Planfeststellungsbehörde noch einen Entscheidungsspielraum dahingehend ein, dass die verbindliche Festlegung der Nachtflugbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss zu erfolgen haben. Jedoch ging er hierbei bereits davon aus, dass es solche verbindlichen Festlegungen im Sinne eines Nachtflugverbotes geben wird. Dies ist sowohl aus dem Werdegang der Zielfestlegung im LEP und den hierzu aus der Mediation heraus und als politischer Wille in zahlreichen Landtagsbeschlüssen zum Ausdruck gebrachten als Junktum formulierte Grund-

voraussetzung zum Ausbau des Flughafens ersichtlich: „Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot!“. Das Ziel der Landesplanung im LEP ist getragen von diesem Junktim. Aber auch aus der Begründung und den zugrundeliegenden Sachverhaltsermittlungen ist erkennbar, dass das Ziel als landesplanerische Letztentscheidung nur festgelegt worden ist, weil der Plangeber von einem Nachtflugverbot ausgegangen ist.

3.2 Planungsgrundlage für das Vorranggebiet in der LEP-Änderung

Wie bedeutsam das Nachtflugverbot für den Plangeber für seine positive Standortentscheidung war, ergibt sich unzweifelhaft aus der Begründung und dem Abwägungsprotokoll zur LEP-Änderung.

Dies wird in der Begründung wie folgt formuliert:

„Aus Sicht der Landesplanung lassen sich bei Zugrundelegen dieser Annahmen die widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange auf geeignete Weise ausgleichen. Durch die zahlreichen Anregungen und Bedenken zur Frage des nächtlichen Lärmschutzes im Rahmen der Anhörung und Öffentlichkeitsbeteiligung wurde erneut verdeutlicht, dass eine Nachtflugbeschränkung eine hohe Bedeutung für die Akzeptanz und Verträglichkeit der Flughafenerweiterung besitzt.“

Letztendlich wurde das Nachtflugverbot nicht in den LEP als Ziel der Landesplanung aufgenommen, weil der Plangeber der Auffassung war, dass ein Nachtflugverbot nicht als Ziel der Landesplanung festgesetzt werden könne. Er hat jedoch mit der Zielfestlegung des Standortes für eine Flughafenerweiterung mittelbar auch das Nachtflugverbot festgelegt, da dieses Planungsvoraussetzung für die Zielfestlegung war.

Die Deutschen Lufthansa hatte folgende Einwendungen im LEP-Änderungsverfahren erhoben.

Die Stellungnehmenden sind gegen das Nachtflugverbot von 23:00 bis 05:00 Uhr. Eine solche Nachtflugbeschränkung wäre für die Lufthansa Cargo AG existenzbedrohend. Die Condor Flugdienst GmbH müsse so massive Einbußen hinnehmen, dass die Aufrechterhaltung des Betriebs in Frankfurt in Frage stünde. Die Nachtflugbeschränkung droht der Lufthansa Passage, betrieben von der Deutschen Lufthansa AG, Handlungsalternativen zu nehmen, die für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit von großer Bedeutung sind. (Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, Condor Flugdienst GmbH, 500797, S. 2u - 4o) (1.8.3-42 des Abwägungsprotokolls)

Hierauf ging der Plangeber im Abwägungsprotokoll wie folgt ein:

Die Nachtflugbeschränkung in der Zeit zwischen 23:00 und 05:00 Uhr – als Teil des Kompensationsgedankens und wesentliche Planungsvoraussetzung – ist das Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses (Mediation/ROV), dem der Planentwurf im Rahmen seiner Planungskompetenz Rechnung trägt. Eine entsprechende Nachtflugbeschränkung für den o.g. Zeitraum ist von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt worden (Fraport AG, Antragsteil A1, 2004). Die Entscheidung über die tatsächliche Realisierbarkeit der Vorhaben erfolgt im Rahmen der nachfolgenden fachrechtlichen Verfahren.

Hieraus ist klar zu erkennen, dass der Plangeber davon ausging, dass dann, wenn dem Antrag auf Nachtflugverbot der Beigeladenen im Planfeststellungsbeschluss aufgrund von anderweitig geltend gemachten Nachtflugbedarf nicht entsprochen werden kann, von einer Realisierbarkeit des Vorhabens nicht ausgegangen werden kann. Denn der Plangeber ging davon aus, dass die Nachtflugbeschränkung in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr Bestand haben muss, damit ein Ziel der Landesplanung zugunsten einer neuen Landebahn festgelegt werden kann.

Auch aus dem Abwägungsprotokoll zum LEP-Änderungsverfahren ist ersichtlich, dass das Ziel einer Vorrangfläche zugunsten des Ausbaus des Frankfurter Flughafens nur unter der Planvoraussetzung, dass im fachplanerischen Zulassungsverfahren ein Nachtflugverbot angeordnet wird, ergehen konnte:

1.6.1-9 Entgegen der Aussage der Stadt Raunheim hat die Vorhabenträgerin in ihren Planfeststellungsunterlagen gem. § 8 Abs. 4 LuftVG eine betriebliche Regelung beantragt, wonach die planmäßigen Flugbewegungen (Starts und Landungen) auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt Main mit der Inbetriebnahme der planfestzustellenden Landebahn Nordwest in der Zeit zwischen 23:00 und 05:00 Uhr Ortszeit auszuschließen sind. Die Nachtflugbeschränkung in der Zeit zwischen 23:00 und 05:00 Uhr – als Teil des Kompensationsgedankens und wesentliche Planungsvoraussetzung – ist das Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses (Mediation/ROV) dem der Planentwurf im Rahmen seiner Planungskompetenz Rechnung trägt. Siehe auch Referenz-Nr. 1.6.3-9.

1.6.5-25 Im Vergleich zur Ist-Situation bzw. zum Prognosenullfall ist im Ausbaufall langfristig mit höheren Flugbewegungen in den Nacht-Randstunden (22:00 bis 23:00 und 05:00 bis 06:00 Uhr) zu rechnen, dafür wird mit den Nachtflugbeschränkungen im Zeitraum zwischen 23:00 und 05:00 Uhr eine störungsfreie Nachtruhe ermöglicht.

1.8.2-46 Die Festlegung eines Vorranggebietes "Flughafen Erweiterung" unter der Planungsvoraussetzung der Nachtflugbeschränkung stellt keinen Abwägungsfehler dar, sondern ist vielmehr ein Kompromiss zwischen den Anforderungen an den Schutz vor Fluglärm der in der Nähe zum Flughafen le-

benden Bevölkerung und den Anforderungen des Luftverkehrs und der Luftfahrtgesellschaften. Siehe Referenz-Nr. 1.8.2-44.

1.8.2-54 Die Kritik, das politisch versprochene Nachtflugverbot mutiere im Planentwurf im Ergebnis zu einer für die Airlines möglichst günstigen bzw. untauglichen Nachtflugbeschränkung, ist unberechtigt. Die Nachtflugbeschränkung stellt vielmehr das Ergebnis eines langjährigen Diskussions- und Abwägungsprozesses dar (insb. Mediation), auf das sich die

beteiligten Akteure - als Kompromiss zwischen den betriebswirtschaftlichen Anforderungen der Airlines und der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung in der Region - verständigt haben. Mit der im Planentwurf angenommenen Nachtflugbeschränkung (Planungsvoraussetzung, Kap. IV.1, S. 7) und dem von Seiten der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragten Nachtflugbeschränkung für die Zeit zwischen 23:00 und 05:00 Uhr wird eine Nachtruhe der in Flughafennähe lebenden Bevölkerung in diesen Nachtstunden ermöglicht. Die im Planentwurf angenommene Nachtflugbeschränkung ist selbsterklärend, zur Konkretisierung kann auf den entsprechenden Antrag der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren verwiesen werden.

Aus diesen Zitaten aus dem Abwägungsprotokoll zur LEP-Änderung kann nur der Schluss gezogen werden, dass der Plangeber die landesplanerische Zielfestlegung eines Vorranggebietes im Kelsterbacher Wald die flugfreie Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr beinhaltete. Die Zulassung von planmäßigen Flügen in dieser Zeit ist daher gem. § 4 Abs. 1 HLPG nicht zulässig, weil damit das Ziel der Landesplanung nicht beachtet wird.

4. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund Verstoß gegen §§ 8, 9 und 29b LuftVG

Im Schriftsatz vom 25.02.2008 wurde unter Pkt. II.4. (S. 67 ff.) bereits ausgeführt, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht den Anforderungen der §§ 8, 9, 29b LuftVG sowie des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebots entsprechend die vorhabensbedingt ausgelösten bzw. intensivierten Probleme der Lärmbelastung der Bevölkerung löst.

Nach § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind – nach S. 3 zum

Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

Nach § 9 Abs.2 LuftVG sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die u.a. zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

Nach § 29b Abs. 1 LuftVG haben Flughafenbetreiber und Luftfahrtunternehmen die Pflicht, beim Betrieb die Pflicht, vermeidbare Lärmemissionen zu unterlassen, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Nach § 29b Abs. 2 LuftVG haben u.a. die Luftfahrtbehörden auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Die Rechtsprechung, insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts zieht daraus den Schluss, dass bei der Planfeststellung für den Ausbau von Verkehrsflughäfen ein ausgewogenes standortbezogenes Schallschutzkonzept erforderlich ist, um den notwendigen wirksamen Schutz der betroffenen Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm sicher zu stellen.

Ein ausgewogenes Schutzkonzept setzt voraus, dass

- die künftige Fluglärmbelastung hinreichend prognostiziert wird,
- Schutzziele definiert werden, die nach dem Erkenntnisstand der lärmmedizinischen Forschung geeignet sind, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen,
- die Betroffenheit der Bevölkerung zutreffend erfasst wird und
- die Umsetzung der Schutzziele durch geeignete Maßnahmen aktiven und passiven Schallschutzes erfolgt.

Sämtliche vorgenannten Voraussetzungen werden vom angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht eingehalten:

Schon bei den Betrachtungen der Fluglärm Auswirkungen ist nach Auffassung der Kläger festzustellen, dass die real zu erwartenden Flugbewegungszahlen nicht Grundlage der Fluglärm Betrachtungen waren, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen. Die planbare technische Kapazität beträgt ca. 900.000 Flugbewegungen pro Jahr. Dies wurde im Erörterungstermin anhand der Simulation SIMMOD vorgetragen (Anhörungsbericht, S. 618) und wird in der vorliegenden Klagebegründung zu den Auswirkungsprognosen vertieft. Die Simulation belegt, dass die Fluglärm Auswirkungen fehlerhaft ermittelt wurden und eine weitere Mehrbelastung im Gebiet der Kläger zu erwarten ist.

- Siehe hierzu die Ausführungen im Schriftsatzes vom 25.02.2008, Pkt. II.5 (S. 124 ff.).

Die Schutzziele werden von dem Beklagten anhand fehlerhafter und veralteter Gutachten entwickelt, so dass, selbst wenn die Umsetzung dieser Schutzziele zu mehr Schallschutz führen würde, dieser nicht ausreichend wäre, um die Kläger vor Gefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm zu schützen. Die lärmmedizinischen Gutachten der Beigeladenden haben keinerlei Bezug zu den tatsächlichen Begebenheiten am Frankfurter Flughafen.

Demgegenüber wird die vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebene Belästigungsstudie, die im Umfeld des Frankfurter Flughafens durchgeführt worden ist, nicht bzw. fehlerhaft berücksichtigt. Sie kommt unter anderem zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme der erheblich belästigten Personen um 50 % zu erwarten sei.

- Vgl. hierzu die Ausführungen im Schriftsatz vom 25.02.2008, Pkt. II.4.2.3.3. (S. 93 f.). -

Das am Fluglärmgesetz orientierte, im Wesentlichen ausschließlich „passive“ Schallschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt in keiner Weise die auch im begründenden Teil zusammengefassten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Der passive Lärmschutz ist wegen fehlender rechtlicher Ausführungsbestimmungen und technischer Grundlagen zum Fluglärmgesetz nicht vollziehbar. Das Lärmschutzkonzept ist lückenhaft.

Bereits die Ermittlung der maßgeblichen Lärmschutzbereiche als Grundlage für alle weiteren Festlegungen und Abwägungsschritte ist dem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entnehmen, weil wesentliche aus dem FluglärmG abzuleitende

Berechnungen (Lärmschutzbereiche nach AzB-07) nicht vorgelegt, sondern nur als Abschätzung vorgenommen und selektiv (als Einzelwerte) im Planfeststellungsbeschluss verarbeitet werden. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die einschlägige AzB-07 noch nicht vorliegt. Dadurch ist eine ordnungsgemäße Abwägung von vornherein ausgeschlossen. Das tatsächliche Ausmaß der Betroffenheit der Kläger bedarf daher noch entsprechender Feststellungen.

Eine substantiierte Abwägung der sich aus den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses ergebenden erheblichen Steigerung der von Bauverböten und Nutzungseinschränkungen betroffenen Menschen, Wohngebäude und Flächen ist dem Planfeststellungsbeschluss auch im Übrigen nicht zu entnehmen.

Schon die Betrachtung der Lärmzunahmen ist bagatellisierend, weil nur der Prognosenullfall 2020 mit dem Planungsfall 2020 verglichen wird; richtigerweise wäre als worst-case zumindest auch der Vergleich zwischen Ist-Fall als maßgeblicher Ausgangsbelastung und technischer Maximalkapazität als mittelfristig zu erwartender Belastung einzustellen. Trotzdem kommt der Beklagte zu dem Ergebnis massiver Betroffenheitszunahmen, und zwar auch im Nachtzeitraum: „Im Planungsfall ist eine erhebliche Zunahme der Lärmbetroffenheiten in sämtlichen Schutzzonen zu verzeichnen, die im Bestand 40 bis knapp 60 Prozent beträgt“ (PFB, S. 1029). Dies steht in klarem Widerspruch zu allen raumordnerischen Festlegungen, die eine erhebliche Entlastung der Bevölkerung im Nachtzeitraum zur Grundlage ihrer Abwägung gemacht haben.

Zwar werden u. a. die Rechtsfolgen der Festlegung von Lärmschutzbereichen ausführlich benannt (PFB, S. 982ff.). Auch werden Vergleiche zwischen der Belastung der Bevölkerung im Prognosenullfall und im Planungsfall vorgenommen (Beschreibung PFB, S. 1004; Werte, PFB S. 1029f.). Dort wird ebenfalls – zutreffend – ausgeführt, dass *„ein Vergleich der Schutzzonen im Planungsfall mit den Schutzzonen, die sich nach § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 FluglärmG für den Prognosenullfall ergeben würden, (...) eine Aussage darüber [ermöglicht], welche zusätzlichen Bauverbote und Baubeschränkungen nach §§ 5 und 6 FluglärmG sich im Planungsfall ergeben.“* (PFB, S. 1004)

Dieser Vergleich, der massive Ausweitungen der Fluglärm-Schutzzonen ergeben muss, wird jedoch weder quantitativ angestellt noch abgewogen. Auch werden keine Überlegungen zur Minimierbarkeit des Ausmaßes von Lärmschutzzonen,

z.B. durch weitere Betriebsregelungen, angestellt. Dabei sind gerade derartige Überlegungen zentrale Bestandteile der Abwägung von Nutzen und Schaden des Flughafenausbaus. Selbst die angeordneten Nachtflugbeschränkungen werden in ihren Auswirkungen allenfalls oberflächlich beschrieben, aber an keiner Stelle quantitativ ermittelt und bewertet.

Besonders von diesem Ermittlungs- und Bewertungsausfall betroffen sind die künftig in der Tag-Lärmschutzzone 2 liegenden Bauflächen und Grundstücke, auf denen zwar erhebliche Lärmzunahmen eintreten und künftig Bauverbote bzw. -beschränkungen zu beachten sind, für die aber im Bestand kein Lärmschutz gewährt wird. Dies gilt auch für die in der künftigen Tag-Lärmschutzzone 2 liegenden besonders empfindlichen Einrichtungen der Stadt Offenbach, für die keinerlei Lärmschutz festgelegt ist. Der ordnungsgemäße Weiterbetrieb dieser Einrichtungen steht in Frage, eine bauliche Weiterentwicklung ist ausgeschlossen. Eine Abwägung dazu fehlt.

Eine Umsetzung der – wenngleich fehlerhaft ermittelten – Erkenntnisse in Schutzmaßnahmen ist nicht ersichtlich.

Der Planfeststellungsbeschluss lässt nahezu einen uneingeschränkten 24-h Betrieb zu. Passiver Schallschutz soll lediglich nach dem FluglärmG gewährt werden. Aktiver Schallschutz beläuft sich auf nächtliche Betriebsbeschränkungen, die jahresdurchschnittlich 54.750 Zeitnischen (Slots) in der Nacht sowie eine unbeschränkte Anzahl an unplanmäßigen Flügen zulassen (PFB, S. 21). Diese Regelungen können schlechterdings nicht als „Schallschutzkonzept“ für den größten Flughafen in Deutschland mit den meist betroffenen Anwohnern bezeichnet werden. Den rechtlichen Anforderungen aus §§ 8, 9 und 29 b LuftVG genügen diese Regelungen nicht.

Dem Beklagten ist vorzuwerfen, dass er sich mit den individuellen Einwendungen der Kläger nicht ausreichend befasst, die Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin, die die Anhörungsbehörde in dem sog. Anhörungsbericht zusammengefasst hat, nicht ausreichend gewürdigt und insgesamt eine nicht hinreichende Abarbeitung der Konflikte im Zusammenhang mit den Fluglärmauswirkungen vorgenommen hat. Die besondere Bedeutung der Fluglärmauswirkungen ist nicht nur als privater Belang in die Abwägung einzustellen gewesen. Vielmehr haben die 150.000 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren in ihrer Gesamtheit die

Qualität eines öffentlichen Belangs erhalten, die der Beklagte bei der Abwägung „gebührend“ zu berücksichtigen gehabt hätte (vgl. hierzu: BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az.: 1073/04, juris, Rdnr. 82). Der Beklagte verkennt dies, wenn er bei der Abwägung die Lärmschutzinteressen der Betroffenen anderen Belangen unterordnet.

Der Planfeststellungsbeschluss leidet somit an derart gravierenden Mängeln bezüglich der Abarbeitung der Konflikte mit dem Fluglärm, dass von einem Schallschutzkonzept des Beklagten nicht gesprochen werden kann. Das vom Beklagten vermeintlich entwickelte Lärmschutzkonzept zum Schutz der Nachbarschaft weist so schwerwiegende Defizite auf, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt ist (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az.: 1073/04, juris, Rdnr. 238 m.w.N.). Soweit derzeit erkennbar, erscheint es auch nicht möglich diese Defizite durch ergänzende Maßnahmen zu beheben. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass die Konflikte die durch die Fluglärmwirkungen entstehen, nicht lösbar sein werden. Dies stellt den Standort für eine neue Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald ganz grundsätzlich in Frage.

Dies vorangestellt ist der bisherige Vortrag - unter Hinweis insbesondere auf die Ausführungen unter Pkt. II.4. im Schriftsatz vom 25.02.2008 (S. 67 ff.) im Allgemeinen und unter II.4.2.5 (S. 96 ff.) mit Blick auf die Kläger im Besonderen - wie folgt zu ergänzen:

4.1 Ergänzungen zu Pkt. 4.2.5.5 der Klageschrift vom 25.02.2008: Darstellung der Lärmbetroffenheit der Kläger auf Grundlage der Fluglärmwerte des Regionalen Dialogforums

In der Klageschrift vom 25.02.2008 wurde unter Pkt. 4.2.5.5 (S. 112 ff.) ausgehend von den in den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums (www.laermkarten.de) für die Liegenschaften der Kläger ablesbaren Werten dargestellt, was die sich ergebende Fluglärmbelastung für diese bedeutet. Auf den - bereits mehrfach betonten - Umstand, dass diese Lärmkarten das tatsächlich zu erwartende Ausmaß der Belastung der Kläger aufgrund der eingestellten, indessen überholter Annahmen - wie bspw. der Anzahl der Flugbewegung und der angewandten AzB - sei an dieser Stelle nochmals explizit hingewiesen.

4.1.1 Zu Pkt. 4.2.5.5.5: Betroffenheit der Kläger aus Kelsterbach (hier: Kläger zu 29.-31., 32./33. und 35.)

Hinsichtlich der Kläger zu 29.-31. sowie der Kläger zu 32.-33. und des Klägers zu 35. gilt das im Schriftsatz vom 25.02.2008 bzgl. der Situation der Klägers zu 35. Ausgeführte.

Bei Westbetriebsrichtung ist im Jahr 2020 ein L_{eq} -Dauerschallpegel von mindestens 55 dB(A) im Westbetrieb und von mindestens 53 dB(A) im Ostbetriebsrichtung zu erwarten. In der Nacht wird der Dauerschallpegel bei Ostbetrieb mindestens 50 dB(A), bei Westbetrieb mindestens 48 dB(A) betragen.

Dies bedeutet, dass an den Liegenschaften der Kläger bei Westbetriebsrichtung am Tag das Schutzziel Kommunikation mit einem präventiven Richtwert von 55 dB(A) nicht eingehalten wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch der Wert für Erholung außen mit einem Dauerschallpegel von 57 dB(A) im präventiven Richtwert überschritten wird.

Nachts werden an den Wohnhäusern der Kläger die von der Beklagten für die Beurteilung von Schlafstörungen als relevant anerkannten Konturen von 50 dB(A) (3 h) bzw. 47 dB(A) (5 h) überschritten. Der $L_{eq(3)}$ von 50 dB(A) wird allenfalls nur bei Westbetrieb unterschritten.

Im Bezug auf die nächtlichen NAT-Werte ist mithin festzustellen, dass bei Westbetrieb Schlafstörungen auftreten können, da ab einem L_{Aeq} von 49 dB(A) die Maximalpegelhäufigkeiten von 8 x 71 dB(A) bzw. 5 x 68 dB(A) erreicht oder überschritten werden können. In Bezug auf Schlafstörungen ist bei Westbetrieb als auch bei Ostbetrieb ein L_{Aeq} von 45 dB(A) möglich. Hier sind nach Aussagen des Sachverständigen Pegelhäufigkeitskombinationen von 5 x 68 dB(A) möglich. Die vorgeannten Kläger liegen nicht im Nachtschutzgebiet. Dennoch ist ab einem L_{Aeq} von 45 dB(A) eine Maximalpegelhäufigkeit von 6 x 72 dB(A) möglich, hier entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 a zur Aufnahme in das Nachtschutzgebiet führen müsste, da bei gekipptem Fenster ein L_{A-max} von 6 x 57 dB(A) erreicht werden kann.

Der Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Vorkehrungen getroffen, die den Umstand berücksichtigen, dass Pegelhäufigkeiten von 6 x 72 dB(A) außen an den klägerischen Grundstücken erreicht werden. Der Verweis auf das FluglärmG geht fehl. Die Definition der wesentlichen Änderung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG hilft hier nicht weiter, denn die Definition bezieht sich lediglich darauf, dass der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze der Nachtschutzzone sich um mindestens 2 dB(A) ändert. Es besteht jedoch

kein zwingender Zusammenhang zwischen dem Auftreten der vorgenannten Maximalpegel-Häufigkeitskombination mit einem Anstieg des Dauerschallpegels in der Nachtzone um mindestens 2 dB(A), zumal auch noch völlig offen ist, wie die Änderung berechnet wird. Es ist nicht erkennbar, ob es genügt, dass die Änderung am klägerischen Grundstück auftritt oder dass die Änderung im Bezug auf das gesamte Nachtschutzgebiet bzw. auch nur in einem bestimmten Abschnitt 2 dB(A) betragen muss. Es ist davon auszugehen, dass die Schutzzonen des FluglärmG abschließend sind und die Kläger keine Möglichkeit haben, in den Schutzbereich aufgenommen zu werden, wenn sie den Nachweis führen, dass entsprechend hohe Pegelhäufigkeitskombinationen an ihren Grundstücken auftreten. Die Lärmschutzbereiche sind abschließend, ihnen kommt nicht lediglich Indizwirkung zu. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass keine Obergrenze für die Flugbewegungen festgesetzt wurde (auch nicht für die Nacht), ist es durchaus möglich, dass eine weit größere Zahl von Einzelflugereignissen auftreten, die dann zu einer Überschreitung des Wertes führen.

4.1.2 Zu Pkt. 4.2.5.5.6: Betroffenheit der Kläger aus Mörfelden-Walldorf (Kläger zu 23./24. sowie zu 25.-28.)

Für die Kläger zu 23.-24. aus Walldorf gilt das bereits für die Kläger zu 25.-28. aus Mörfelden ausgeführte: Deren Wohnhäuser sind knapp außerhalb der voraussichtlichen Grenzziehung der Tagschutzzone 2 gelegen. Der genaue Verlauf der Konturen der voraussichtlichen Lärmschutzbereiche ist weder im Bereich der Ortslage Mörfelden noch im Bereich der Ortslage Walldorf nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere für die Einwirkungen durch Roll- und Bodenlärm (siehe hierzu insbesondere unter Pkt. II.5).

Die höchste Belastung laut RDF-Lärmkarten (ohne Berücksichtigung des Roll- und Bodenlärms) liegt im Ausbaufall 2020 bei Westbetriebsrichtung vor, mit einem Dauerschallpegel von mindestens 48 dB(A). Bei Ostbetrieb ist die Belastung annähernd gleich mit 47 dB(A) zu veranschlagen. Die nächtliche Belastung beträgt in beiden Betriebsrichtungen 42 dB(A). Das bedeutet insbesondere für die Westbetriebsrichtung am Tag gegenüber dem Ist-Zustand im Jahr 2005 eine Zunahme um 2 dB(A). Bei Ostbetriebsrichtung beträgt die Zunahme am Tag 1 dB(A) gegenüber dem Jahr 2005.

4.1.3 Zu Pkt. 4.2.5.5.4: Betroffenheit der Kläger aus Offenbach

Die Klägerin zu 45. aus dem Offenbacher Ortsteil Bürgel wird im Ausbaufall 2020 bei Westbetrieb von einem Fluglärm-Dauerschallpegel von mindestens 51 dB(A) tags und bei Ostbetrieb von mindestens 49 dB(A) tags betroffen. Die nächtlichen Fluglärm-Dauerschallpegel betragen 2020 voraussichtlich mindestens 44 dB(A) bei Westbetrieb und 42 dB(A) bei Ostbetrieb.

Am Beispiel der Klägerin zu 45. wird deutlich, dass die zunehmende Verlärmung auch verhältnismäßig gering belastete Bereiche an keiner Stelle in die Abwägung Eingang gefunden hat. So tritt an ihrem Grundstück bei Westbetriebsrichtung gegenüber 2005 im Ist-Zustand von 45 dB(A) eine Zunahme von 6 dB(A) auf 51 dB(A) auf. Die Belastung bei Ostbetriebsrichtung am Tag bleibt mindestens annähernd gleich. Auch die nächtliche Lärmbelastung nimmt bei Westbetrieb von 40 dB(A) auf mindestens 44 dB(A) mithin um 4 dB(A) im Ausbaufall zu.

Die Klägerin zu 45. liegt dabei am Tag voraussichtlich knapp unter der von der Beklagten als relevant für die Betroffenheit der Bevölkerung gehaltene Kontur von 50 dB(A). Trotzdem sind ihre Belastungen mehr als nur geringfügig im Sinne der Rechtsprechung und damit abwägungsrelevant. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die Schallenergie nicht gleichzusetzen ist mit der empfundenen Belastung. Gerade große Pegelsprünge führen zu einer stärkeren Beeinträchtigung bei den Betroffenen.

4.1.4 Betroffenheit der Kläger aus Frankfurt-Oberrad (Kläger zu 49./50.) sowie aus Offenbach-Rosenhöhe (Kläger zu 46.-48.)

Für die Kläger 49.-50. (Hartmann/Merz-Hartmann) aus Frankfurt, Ortsteil Oberrad, gilt, dass diese voraussichtlich innerhalb der Tagschutzzone 2 liegen. Bei Ostbetrieb wird im Jahr 2020 ein $L_{eq(3)}$ von 58 dB(A) erreicht werden, bei Westbetrieb ein $L_{eq(3)}$ von 53 dB(A). In der Nacht liegt der $L_{eq(3)}$ bei Ostbetrieb bei 51 dB(A), bei Westbetrieb bei 45 dB(A).

Für die Tagesdauerschallpegel führt dies dazu, dass der präventive Richtwert für die Erholung außen von 47 dB(A) bei Ostbetrieb nicht mehr eingehalten werden kann. Das Gleiche gilt für den Wert für die Kommunikation innen, die einer Tagesdauerschallpegelkontur von 55 dB(A) entspricht. Im Bezug auf die Tages-Maximalschallpegel ist bei Ostbetrieb eine Kontur von 57 dB(A) erreicht. Aufgrund

der am Wohnhaus der Kläger im Einzelfall auftretenden Einzelschallereignissen von über 95 dB(A) besteht die konkrete Gesundheitsgefahr, dass es zu Hörschäden kommt.

In der Nacht können Schlafstörungen auftreten, da bei Ostbetrieb 50 dB(A) (3 h) sowie 47 dB(A) (5 h) erreicht werden. Für die Nacht wird die 5 h-Kontur nur geringfügig unterschritten. In Bezug auf die nächtlichen NAT-Werte ist bei beiden Betriebsrichtungen möglich, dass Maximalpegel-Häufigkeitskombinationen von 6 x 72 dB(A) außen erreicht werden, die die Einbeziehung in die Nachtschutzzone erforderten, denn der $L_{eq(3)}$ liegt in beiden Betriebsrichtungen größer als 45 dB(A). Bei Ostbetrieb können die Umhüllenden der Konturen für Schlafstörungen von 8 x 71 dB(A) bzw. 65 x 68 dB(A) erreicht werden, da die Kontur größer als 49 dB(A) im L_{Aeq} ist. In beiden Betriebsrichtungen kann es zu Schlafstörungen kommen, da die NAT-Kontur von 5 x 68 dB(A) außen ab einem $L_{eq(3)}$ von 45 dB(A) erreicht werden kann.

Für die Liegenschaft der Kläger zu 46. - 48., welche die Kläger zu 46. und 47. bewohnen, gilt das zu der Betroffenheit der Kläger zu 49. und 50. ausgeführte entsprechend: An dem Wohnhaus werden laut Berechnungen des Regionalen Dialogforums im Ausbaufall 2020 Fluglärm-Dauerschallpegeln von 56 dB(A) tags bei Westbetrieb bzw. von 54 dB(A) tags bei Ostbetrieb ausgesetzt. Nachts werden auf das Wohnhaus bei Westbetrieb 50 dB(A) und bei Ostbetrieb 48 dB(A) einwirken.

4.1.5 Betroffenheit der Kläger aus Heusenstamm (Kläger zu 38./39.)

Die Kläger zu 38.-39. aus Heusenstamm werden bei Ostbetriebsrichtung voraussichtlich einem $L_{eq(3)}$ von über 52 dB(A) am Tag und über 46 dB(A) in der Nacht ausgesetzt.

Letzterer Wert liegt knapp an der Grenze zur Kontur für Schlafstörungen (5 h) von 47 dB(A) nach der Synopse (2 geteilte Nacht). Bezogen auf die nächtlichen NAT-Werte wird ein $L_{eq(3)}$ von 45 dB(A) überschritten, womit nicht mehr auszuschließen ist, dass Pegelhäufigkeitskombinationen von 5 x 68 dB(A) erreicht werden, die zu Schlafstörungen führen. Bei Ostbetriebsrichtung ist zudem nicht auszuschließen, dass Pegelhäufigkeitskombinationen von 6 x 72 dB(A) erreicht werden (Dauer-

schallpegel ist größer als 45 dB(A)), die zur Einbeziehung in die Nachtschutzzone führen müssten. Auch hierzu enthält der Planfeststellungsbeschluss keinerlei Erwägungen der Beklagten, trotzdem sie darauf verweist, dass die nächtlichen Maximalpegel nach der 100 zu 100-Regel zu betrachten seien.

Da die Wohnung der Kläger zu 38./39. sich in einem Hochhaus befindet, was in die Lärmberechnung der RDF-Lärmkarten nicht eingeflossen ist, ist die Fluglärmbelastung dort von vornherein höher. Eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung ergibt sich - wie bei allen Klägern - aus dem Umstand der tatsächlich größeren Anzahl an Flugbewegungen, die im Jahr 2020 über den Flughafen Frankfurt abgewickelt werden können.

4.1.6 Betroffenheit der Kläger aus Frankfurt-Schwanheim (Kläger zu 36./37.) und der Klägerin aus Dreieich (Klägerin zu 40.)

Die Kläger aus Frankfurt-Schwanheim und die Klägerin aus Dreieich werden - im Vergleich zu den anderen Klägern - auf deutlich geringerem Niveau durch Fluglärm-Dauerschallpegel belastet. Die Kläger zu 36. und 37. erfahren aber bei Westbetriebsrichtung selbst auf Grundlage der RDF-Lärmkarten eine deutliche Zunahme von + 3 dB(A).

Für die Klägerin zu 40. gilt entsprechendes jedenfalls dann, wenn die Berechnung des Dauerschallpegels in den 6 verkehrsreichsten Monaten auf Grundlage der über das neuen Bahnsystems abwickelbaren Jahreskapazität von ca. 900.000 Flugbewegungen durchgeführt würde.

4.2 Unzureichende Erfassung der Problematik der fluglärmbedingten Steigerung des Gesamtlärms

Die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich weiterhin durch die unzureichende Ermittlung und Bewertung der Gesamtlärmauswirkungen.

Der Beklagte setzt sich im Rahmen seiner Prüfung der Voraussetzungen der §§ 8, 9, 29b LuftVG sowie der zu treffenden Abwägungsentscheidung nicht mit dem

Thema der planfeststellungsbedingten Erhöhung des auf die Betroffenen einwirkenden „Gesamtlärms“ auseinander.

Der Planfeststellungsbeschluss löst die hiermit verbundenen Konflikte lediglich durch die Einbeziehung weniger Grundstücke in den Übernahmeanspruch, der ausgelöst wird, wenn ein Dauerschallpegel $L_{eq}(3)_{Tag} = 70$ dB(A) und $L_{eq}(3)_{Nacht} = 60$ dB(A) aus Landverkehr und Flugverkehr überschritten wird (PFB, S. 1228). Der Beklagte verkennt, dass bereits unterhalb dieser Schwelle ein Handlungsbedarf gem. § 9 Abs. 2 LuftVG ausgelöst wird, wenn es fluglärmbedingt zu Überschreitungen von Gesamtlärmwerten kommt, die zu Gesundheitsgefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen führen können. Abwägungsrelevant im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG sind darüber hinaus auch Beeinträchtigungen, die keinen Schutzbedarf auslösen, jedoch bei der Gewichtung der Fluglärm Auswirkungen zu berücksichtigen sind. Denn jede zusätzliche Belastung in einem bereits durch andere Schallemissionsquellen belasteten Gebiet stellt eine weitere Beeinträchtigung des grundsätzlich schützenswerten Lärmakzeptors dar.

Dies betrifft im Rahmen der vorliegenden Klage insbesondere betreffend die Kläger zu 19. - 22.

Der Beklagte scheint seine Rechtsauffassung von der Unbeachtlichkeit des auf die Vorhabensbetroffenen einwirkenden Gesamtlärms aus einem Schreiben der Beigeladenen vom 10.09.2007 in Beantwortung des Aufklärungsschreibens des Beklagten vom 08.07.2007 gewonnen zu haben.

In diesem Schreiben heißt es:

„Unter Ziffer 4 „Zusammenwirken mit Geräuschmissionen des Landverkehrs“ haben wir in unserem Maßnahmenkonzept dargestellt, dass wir Maßnahmen im Hinblick auf eine im Vorfeld der Grundrechtsrelevanz entstehende Situation der Gesamtbelastung durch verschiedene Geräuscheinwirkungen für nicht geboten halten. Hieran halten wir auch und erst recht nach Inkrafttreten der Novelle zur Fluglärmgesetzgebung fest. Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung der Regelungen zum Schutz vor Fluglärm erneut die gesonderte Betrachtung verschiedener Geräuscharten beibehalten, Er hat also nicht die kumulative Wirkung verschiedener Geräuscharten in einem Gesetz zusammengefasst, sondern vielmehr differenziert er zwischen den verschiedenen Geräuscharten und betrachtet sie jeweils isoliert. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung, die grundsätzlich eine gesonderte Betrachtung der einzelnen Lärmquellen schon wegen der jeweils unterschiedlichen Lärmcharakteristik für geboten erachtet.“

Aus der Tatsache, dass anlässlich der Novellierung eines über dreißig Jahre alten Entschädigungs- und Enteignungsgesetzes für Fluglärm darauf verzichtet wurde, eine gemeinsame Kodifikation aller in Planungs- und Genehmigungsverfahren relevanten Rechtsvorschriften, betreffend die zulässigen Immissionsobergrenzen der jeweiligen Lärmquellen zu schaffen und darüber hinaus auch keine summierten Obergrenzen festzusetzen, wird sinngemäß geschlussfolgert: „Alles, was nicht verboten ist, ist erlaubt und bedarf keiner weiteren Würdigung!“

Der Anlass für die Novellierung des FluglärmG hatte mit dieser Fragestellung indessen überhaupt nichts zu tun. Aus der Tatsache, dass auf der Ebene der Gesetzgebung nicht mehr veranlasst wurde (etwa in Richtung auf ein einheitliches Lärmschutz- oder Ruheschutzgesetz), nunmehr zu schließen, dass der Gesetzgeber hier bewusst keinen Handlungsbedarf gesehen habe, praktiziert vorliegend eine Überinterpretation des Gesetzes und des Gesetzgebers. Der Beklagte und die Beigeladene vermögen dementsprechend für ihre Sichtweise keine Belege aus dem Wortlaut des FluglärmG oder des Gesetzgebungsverfahrens zu benennen.

Es wird darauf hingewiesen, dass dem Erlass der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – erst höchstrichterliche Urteile vorausgingen (BVerwGE 51, S. 15 - B-27-Entscheidung), bevor die Verordnung im Jahr 1990 – 16 Jahre nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – erlassen wurde. So nahm das Bundesverwaltungsgericht im Anschluss an die Veröffentlichung des Mediziners Klosterkötter im Jahr 1976 eine Konkretisierung vor, der zufolge

„für ein von anderen Störfaktoren nicht vorbelastetes Wohngebiet im Sinne der §§ 3 und 4 BauNVO die Grenzen des noch zumutbaren Straßenverkehrslärms etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel) von 55 dB(A) am Tage und von 45 dB(A) in der Nacht erreicht wird.“
(BVerwG aaO S. 34)

Aus der Untätigkeit des Gesetzgebers wurde gerade nicht geschlossen, dass hier kein Regelungsbedarf bestünde. So wird in der Literatur darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE, 79, S. 174, 193 ff.) aus der der Regelungspflicht der Bundesregierung keine Rechtsanwendungssperre für Verwaltung und Gerichte erfolge, sondern dass die unbestimmten Rechtsbegriffe der §§ 41 ff. BImSchG der Auslegung und Konkretisierung zugänglich seien.

- Hans-Joachim Koch, Fünfzig Jahre Lärmschutzrecht, Rückblick und Ausblick, ZfL 2002, S. 235, 239. -

Entsprechendes muss für die fachplanerische Abwägung der Unzumutbarkeitsgrenze im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung gelten.

Der Beklagte ist der Auffassung der Beigeladenden im Aufklärungsschreiben offenbar ohne jegliche weitere eigene Prüfung gefolgt. Es ist ein vollständiger Abwägungsausfall in Bezug auf diejenigen Fallgruppen zu erkennen, die zwar nicht unmittelbar die verfassungsrechtlichen Enteignungsschwellen erreichen, aber gleichermaßen hoch belastet sind. Diese hätten ermittelt und in die fachplanerische Abwägung eingestellt gehört.

Noch im Erörterungstermin war die Anhörungsbehörde der Auffassung, das Gutachten G 12.2 sei weitgehend neu - und zwar nach dem aktuellen Stand der Technik - zu fassen.

Dies ist indessen - dem Aufklärungsschreibens des Beklagten vom 6. April 2006 zu Trotz - zu keinem Zeitpunkt geschehen. Im Aufklärungsschreiben vom 6. April 2006, S. 23 f., heißt es noch:

„7.3 Gesamtlärmbelastung (Ergänzung zur Nachtforderung 4.5.3 der Anlage zum Schreiben vom 13.02.2006)

7.3.1 Die Betrachtung der Gesamtlärmbelastung ist um Immissionsorte zu ergänzen, die innerhalb der Fluglärmkonturen nach dem Planteil A2 Anlage 1 vorgeschlagenen Schutzkonzept liegen und auf die weitere Emissionsquellen erheblich einwirken, Hier sind die entsprechenden Fluglärmkonturen mit der flächenhaften Darstellung der jeweiligen Immissionsbelastung aus anderen Geräuschquellen zu verschneiden. In den auf diese Weise identifizierten besonderen Belastungsbereichen ist die Untersuchung um die Ausweisung von Immissionspegeln aus den einzelnen Geräuschquellen an konkreten Aufpunkten zu ergänzen.

7.3.2 Die vom Gutachten G 12.2 Kap. 3 vorgenommene Gesamtlärmbeurteilung ist um Erläuterungen zu ergänzen, worauf die Kriterien zur Beschreibung von potenziellen Konfliktorten (S. 33,34) sowie die Entscheidungskategorien 1 bis 4 jeweils für die Tages- und Nachtzeit (Seite 36 bis 38, 40 bis 42) gestützt werden, um das Konzept aus lärmmedizinischer Sicht zu plausibilisieren. Bitte stellen Sie dar, wie der im Gutachten G 12.2 angenommene Konflikt an den identifizierten Konfliktorten gelöst werden soll. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund der Ausführungen im Antragteil A2 Anlage 1, Seite 17, wonach Maßnahmen in Hinblick auf die im Vorfeld der Grundrechtsrelevanz entstehende Situation der Gesamtbelastung durch verschiedene Geräuscheinwirkungen für nicht geboten erachtet werden, Insbesondere ist aufzuzeigen, ob nur die repräsentativen Immissionsorte von dem empfohlenen Handlungsbedarf erfasst werden oder ob auch benachbarte Nutzungen einzubeziehen sind, Im letzteren Fall ist darzustellen, wie der Konfliktbereich abzugrenzen ist.“

Eine flächenhafte Verschneidung der Fluglärmkonturen mit anderen Geräuschquellen ist indessen unterblieben. Es ist auch nicht beantwortet worden, wie die repräsentativen Immissionsorte von den benachbarten Nutzungen abgegrenzt wurden und ob geprüft wurde, welche der angrenzenden Nutzungen ggf. einzubeziehen sind.

Die umfangreiche Erwiderung der Beigeladenen mit Schreiben vom 29. September 2006 liefert weder eine flächenhafte Darstellung und Verschneidung der einzelnen Lärmquellen noch wird zu der Frage erschöpfend Stellung genommen, wie die repräsentativen Konfliktorte von der umliegenden Nutzung abgegrenzt wurden und ob die benachbarten Nutzungen gegebenenfalls einzubeziehen sind. Man erfährt lediglich auf Seite 51 des vorzitierten Schreibens, dass die Auswahl der Konfliktorte „händisch“ erfolgte.

Und weiter:

„2) Konfliktorte, die sich erst durch die Überlagerung verschiedener Geräuscharten ergeben, können sich nur im Nahbereich von Straßen- und Schienenwegen ergeben, die randständig zu den relevanten Fluglärmkonturen liegen. In diesen Bereichen wurden händisch im Rahmen des Gutachtens G 10.3 insgesamt 57 potenzielle Konfliktorte ausgewählt.“

Die weiteren Erläuterungen entsprechen im Wesentlichen den Ausführungen zu den Entscheidungskategorien im Gutachten G 12.2 und bringen keine neuen Erkenntnisse.

Es liegt auf der Hand, dass für ein Projekt dieser Größenordnung die Auswahl von 57 potentiellen Konfliktorten „händisch“, d.h. schwer objektivier- und nachvollziehbar, völlig unzureichend ist.

Das sah auch die Anhörungsbehörde so, Anhörungsbericht, S. 682 f:

„Um eine umfassende Gesamtlärbetrachtung zu ermöglichen, ist es nicht ausreichend, nur zusätzliche Immissionspunkte außerhalb relevanter Fluglärmkonturen zu betrachten. Angesichts der vorgenannten Rechtsprechung zur Relevanz von Gesamtlärbelastungen im Bereich von Gesundheitsgefahren und schweren Eigentumseingriffen ist es vielmehr geboten, auch innerhalb der Fluglärmkonturen nach starken Belastungen aus anderen Lärmquellen zu suchen. Der Hinweis auf einen ausreichenden Schutz durch passive Schallschutzmaßnahmen greift dann nicht, wenn besondere Belastungen im Außenbereich auftreten oder die Höhe der Gesamtlärbelastungen innerhalb von Fluglärmschutzzonen an verfassungsrechtliche Grenzen stößt. Auch sollte sich das HMWVL mit den verschiedenen Modellen zur Gesamtlärbetrachtung befassen. Sollte das HMWVL der Auffassung sein, dass über den genannten rechtlichen Ansatz hinaus eine weitergehende Gesamtlärmermittlung notwendig ist, musste der Fraport AG ergänzend aufgegeben werden, die Vorbelastungen durch Straße und Schiene sowie

die Auswirkungen des Bodenlärms des Flughafens Frankfurt Main ergänzend zum Fluglärm als Dauerschallpegel zu berechnen. Ziel der Untersuchung musste es sein, die deutlichen Überlagerungskonflikte von Land- und Fluglärm herauszuarbeiten. Für die Festlegung der Schwelle von Gesundheitsgefahren sollte ein Dauerschallpegel für die Tag- und die Nachtzeit bestimmt werden (entsprechend der komplexen Regelung im Planfeststellungsbescheid für den Flughafen Leipzig). In den bisher ermittelten Bereichen, in denen es zu „Überlagerungskonflikten“ zwischen Fluglärm und Landverkehrslärm kommt, erreichen die prognostizierten Gesamtlärmpegel zwar ein hohes Niveau, bleiben aber weitgehend unter der von der Wissenschaft und der Rechtsprechung angegebenen Schwelle von 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts für Gesundheitsgefährdungen. Ergänzend hierzu konnten weitergehende Gesamtlärmmessungen bezüglich der Einzelpegelbetrachtungen in der Nachtzeit, insbesondere in stark befahrenen Schienen- und Straßenbereichen (z. B. Kelsterbach, Florsheim am Main, Raunheim, Neu-Isenburg) vorgenommen werden, wo nächtliche Einzelpegel in der Größenordnung von $L_{max} = 3-5 \times 75 \text{ dB(A)}$ pro Nacht durch Fluglärm auftreten und bei einer Gesamtlärmbetrachtung das Einzelpegelkriterium von $L_{maxNacht} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ erreicht werden konnte. Ähnliche Betrachtungen konnten konsequenterweise auch bezüglich der Nachtzeitscheiben für die Einzelschallpegel $L_{max22-1h} = 8 \times 71 \text{ dB(A)}$ und $L_{max1-6h} = 5 \times 68 \text{ dB(A)}$ vorgenommen werden. Im Hinblick auf die innere Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des vorgelegten Gutachtens ergibt sich in Übereinstimmung mit den Aufklärungsschreiben des HMWVL vom, 13.02., 06.04. und 29.06.2006 daher folgender Aufklarungsbedarf: Im Hinblick auf die in der Erörterung vorgetragene Kritik sowie die „Stellungnahme zum Gutachten G10.3“, Gutachten-Nr. 14012005-10.3.C/DK-1631 vom 14.02.2005 der Firma Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29. September 2006 der Firma 070 (Seite 1) sind die Ausführungen zur DIN 45682, zur ISO 1996 sowie zu etwaigen europarechtlichen Regelwerken zu vertiefen und bei Bedarf zu aktualisieren. Es sind ergänzende Ausführungen zur Auswahl der Nachweispunkte nachzuliefern. Insbesondere sind die Anzahl der Punkte und deren Lage in den einzelnen Gemeinden zu begründen.“

Dieses Programm wurde nicht abgearbeitet. Weder wurden Konfliktorte innerhalb der Konturen nach dem FluglärmG weiter untersucht, noch wurde sich mit Modellen zur Erfassung von Gesamtlärm befasst. Ein flächenhaftes Modell würde hier Erkenntnisse liefern in Hinblick auf eine vollständige Erfassung der Bereiche, die oberhalb der verfassungsrechtlichen Enteignungsschwelle liegen. Darüber hinaus wären weitere für das Rhein-Main-Gebiet typische Vorbelastungen durch andere Verkehrsquellen erfasst worden mit der Folge, dass diese mit Sicherheit aufgrund ihrer Massivität auch im Vorfeld einer möglichen Grundrechtsrelevanz in die fachplanerische Abwägung hätten eingestellt werden müssen.

Ob sich die Rechtsauffassung geändert hat oder ob dies schlicht vergessen wurde, ist aus dem Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich. Jedenfalls genügt es nicht anzuführen, dass der Gesetzgeber sich im Fluglärmgesetz nicht entschieden

habe, Summenpegel festzusetzen, und die Tatsache, dass dies unterblieben sei, als eindeutigen Beleg dafür zu verwenden, dass eine entsprechende Betrachtung im Rahmen der planerischen Problembewältigung unterbleiben könnte.

Wer eine derartige Rechtsauffassung vertritt, verkennt die Diskussion betreffend Umgebungslärm auf europäischer Ebene:

Entsprechend den Zielsetzungen der sog. Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG muss auf ein insgesamt hohes Umweltschutzniveau unter möglichst weitgehendem Schutz ruhiger Gebiete (Art. 8 der RL) abgestellt werden. Gerade der Zugang zu ruhigen Gebieten im Ballungsraum ist ein maßgeblicher Bestandteil der Qualität von Wohn- und Arbeitsstandorten und bestimmt damit auch die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt. Die Städte bzw. Gemeinden, in denen sich die klägerischen Wohnhäuser befinden erfahren durch den in den letzten Jahren erheblich gewachsenen, maßgebliche Belastungsgrenzen inzwischen übersteigenden Überflugverkehr bereits heute eine empfindliche Einschränkung der Standortattraktivität und Zukunftsfähigkeit.

Auch im Rahmen der kommunalen Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG alter Fassung waren bereits Konfliktkarten zu erstellen und die Belastungen durch die einzelnen Verkehrslärmquellen (einschließlich Gewerbelärm) miteinander flächig zu verschneiden.

Die Anlage zur Umgebungslärmrichtlinie gibt Empfehlungen für die Verrechnung unterschiedlicher Lärmquellen. Am 05.03.2007 wurde im Bundesanzeiger Nr. 75 die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ veröffentlicht. Diese methodische Grundlage dient der Umsetzung der 34. BImSchV (Verordnung zur Lärmkartierung). Wie der Ziffer 1 dieser Veröffentlichung zu entnehmen ist, wurde diese Berechnungsmethode an die VDI 3722 Blatt 2 angelehnt. In dem Quellenverzeichnis wird dann auch ein Entwurfsstand dieser VDI 3722 vom Februar 2007 benannt. Wenn bereits eine veröffentlichte Richtlinie auf die VDI-Norm zu Grunde legt, stellt diese den „Stand der Technik“ dar, der in einem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen ist. Danach kann mitnichten von einer rein energetischen Pegelsummation ausgegangen werden.

Dies widerspricht auch keineswegs den Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts, das im Urteil zum Flughafen Berlin-Schönefeld darauf hinweist, dass Verkehrslärmpegel und Fluglärmpegel generell nicht zusammen betrachtet werden

können, da der Begriff der erheblichen Belästigung im BImSchG im untergesetzlichen Regelwerk bereichsspezifisch konkretisiert werde, während die erhebliche Belästigung nach § 9 Abs. 2 LuftVG in der jeweiligen Einzelentscheidung zu konkretisieren sei.

Das Bundesverwaltungsgericht führt für den Bereich möglicher Gesundheitsgefährdungen aus:

„394 Die für die unterschiedlichen Lärmsektoren einschlägigen Regelungen sind indessen nicht geeignet zu verhindern, dass trotz Einhaltung der Grenz- oder Richtwerte der tatsächliche Lärmpegel vielfach höher liegt als durch das jeweilige Regelwerk suggeriert wird. Bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die normativ oder administrativ festgelegten Grenzen hinweg kann die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen. Ist diese Schwelle überschritten, so sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen.“

- BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04 – (juris) -

Das Bundesverwaltungsgericht hatte angesichts der sorgfältigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde des Landes Brandenburg zur Gesamtlärmbetrachtung auch keinen Anlass, ein Abwägungsdefizit bei der Gesamtlärmbelastung festzustellen:

„Es ist daher sinnvoll, eine physikalisch-akustische Gesamtlärmbelastung verschiedener Pegel unterschiedlicher Lärmquellen unter dem Gesichtspunkt der Ableitung von Handlungsprioritäten durchzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zeitliche Verteilung und die Frequenzstruktur der Geräusche sich unterscheiden können und die Pegel eventuell unterschiedlich berechnet werden, so dass eine energetische Addition oder sonstige Zusammenfassung zwar möglich ist, aber nicht der tatsächlichen Wirkung entspricht. Deshalb sollte an den Immissionsorten, wo stärkere Überlagerungen auftreten können und aufgrund der Gesamtlärmbelastung eine Gesundheitsgefahr bestehen kann, eine Wirkungsanalyse unter Betrachtung der einzelnen Schallquellen durchgeführt werden.“

- Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Berlin-Brandenburg International (PFB BBI), Az: 44/1-6441/1/101, S. 688. -

Eine Wirkungsanalyse berücksichtigt, dass die Gesamtlärmbelastung nicht der Gesamtlärmwirkung entspricht, wie die Planfeststellungsbehörde Berlin-Brandenburg zutreffend erkannt hat (PFB BBI aaO. S. 687).

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich der Beklagte im vorliegenden Verfahren dieser Erkenntnis verschlossen hat.

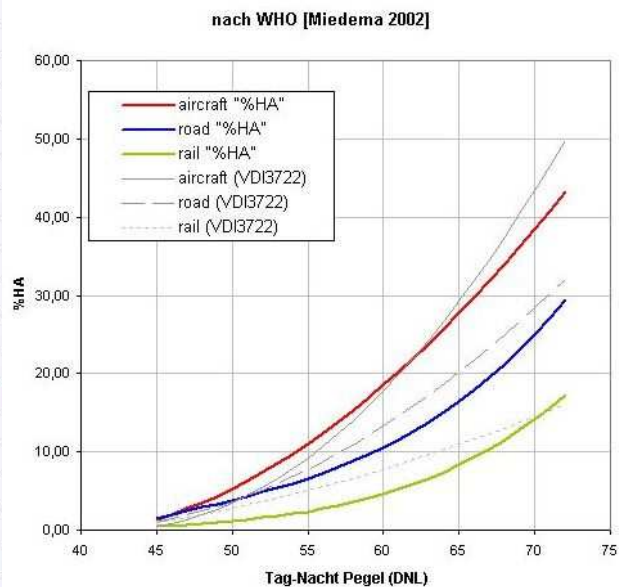
Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die VDI 3722 verwendet die Kurven von

Miedema und Voss 1998 bzw. 2002, um der Lästigkeit der unterschiedlichen Lärmquellen Rechnung zu tragen. Damit besteht die Möglichkeit einer wirkungsadäquaten Verrechnung.

Betrachtet man den Gesamtlärm nicht unter energetischen Gesichtspunkten, sondern unter der Maßgabe von Dosis-Wirkungsbeziehungen nach der VDI 3722-2 [Miedema 2002] so zeigt sich, dass die Energie des Schalldrucks je nach Lärmart unterschiedlich einzustufen ist. Beginnend bei Schienenlärm über Straßenlärm zu Fluglärm ist eine sehr deutliche Zunahme der hochgradig Belästigten bei gleichem Dauerschallpegel zu verzeichnen.

Abb.54: Darstellung der stark Belästigten in Abhängigkeit vom 24-Stunden-Dauerschallpegel als Bewertungsparameter der VDI 3722-2

L _{dn} dB(A)	% "stark Belästigte"		
	Flug	Straße	Schiene
55	9,2	7,8	5,1
56	10,7	8,8	5,6
57	12,3	9,8	6,1
58	14,0	10,9	6,7
59	15,9	12,1	7,2
60	17,8	13,3	7,8
61	19,9	14,6	8,4
62	22,0	15,9	9,0
63	24,3	17,3	9,6
64	26,7	18,7	10,3
65	29,2	20,2	10,9
66	31,8	21,7	11,6
67	34,6	23,3	12,3
68	37,4	25,0	13,0
69	40,4	26,7	13,8
70	43,4	28,4	14,5



Gerade dieser Umstand rechtfertigt die Vorzugswürdigkeit der VDI 3722-2 im Rahmen von Gesamtlärberechnungen.

Die in Entstehung befindliche VDI-3722 war auch Gegenstand der Erörterung und von Einwendungen, vgl. Anhörungsbericht S. 542 f, 672 f, 684 f.

Dem kommt besondere Bedeutung zu, denn die Grenze der verfassungsrechtlichen Enteignungsschwelle wurde bisher weitgehend an Urteilen zum Straßenverkehrslärm entwickelt, nicht aber anhand von Lärmobergrenzen für Fluglärm. Bei Betrachtung der unterschiedlichen Lästigkeit der Lärmarten müsste die verfassungsrechtliche Enteignungsschwelle bei Fluglärm deutlich unterhalb der Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anfangen.

Daher hätte es sich dem Beklagten aufdrängen müssen, dass ein Abstellen auf

eine „Punktlandung“ bei 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) nicht ausreicht, um grundrechtsrelevante Belastungen durch Gesamtlärm hinreichend auszuschließen. Vielmehr ist zu erwägen, ob bereits unterhalb dieser Schwelle eine Entschädigung in Form von Übernahmeansprüchen etc. zu gewähren ist. Lehnt man dies ab, wäre zu erwägen gewesen, ob andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um eine Gefährdung weitgehend auszuschließen. Auf die Vorlage eines Maßnahmenkonzeptes wurde aber offenbar in Absprache mit der Beigeladenen verzichtet.

Im Ergebnis werden weite Teile der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes, die bereits massiv durch anderweitigen Verkehrslärm hoch belastet sind, aus der Betrachtung der Kombinationswirkungen ausgeblendet. Es fehlt im Planfeststellungsbeschluss jeder Hinweis auf eine Abwägung der erheblichen Zunahme lärm-belasteter Gebiete bei gleichzeitig vollständig fehlender Entlastung.

Der Abwägungsausfall hat auf die in verkehrsreicher Umgebung gelegenen Einrichtungen des Antragstellers und ihrer Nutzer erhebliche nachteilige Wirkungen, die auf das Abwägungsergebnis durchschlagen.

4.3 Insbesondere: Unzureichende Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung der Kläger zu 19. - 22.

Die obigen Ausführungen werden für sämtliche Kläger geltend gemacht, wobei es Aufgabe des Beklagte ist - ggf. in einem neuen Planfeststellungsverfahren oder einem Planänderungsverfahren - die Ermittlungen der Gesamtlärmbelastung der im Einwirkungsbereich des Flughafens betroffenen Menschen und Immobilieneigentümer zu ermitteln und zu würdigen.

Die Problematik ist insbesondere für die die Kläger zu 19. - 22. von besonderer Relevanz: Wie im Rahmen des Schriftsatzes vom 25.02.2008 ausgeführt wurde, wohnen die Kläger zu 19. - 22. in einem Reihenhaus am nordwestlich Ende der Ortslage Nauheim. Es handelt sich um das vorletzte - im Jahr 1975 erbaute und im April 2003 von den Klägern bezogene - Haus in der letzten Reihe der Bebauung. In einer Entfernung von ca. 100 Metern verläuft die Autobahn 67.

- Vgl. Luftbild: Abb. 11 (S. 7). -

Das Wohngebiet liegt unmittelbar unter einer stark frequentierten Abflugroute.

Die Schlafräume der Familie sind im 1. Stock gelegen. Die Wohn- bzw. Schlaf-

räume der Kinder sind direkt zur Autobahn hin gelegen und können innerhäuslich nicht umgelegt werden. Bei geöffnetem Fenster ist in diesen Räumen über die autobahnbedingten Lärmimmissionen hinweg deutlich der Lärm jedes einzelnen Flugzeuges wahrzunehmen, da die Fluggeräusche sich aus dem Dauergeräuschpegel der Autobahn deutlich herausheben.

Das Schlafzimmer der Eltern befindet sich auf der von der Autobahn abgewandten Seite des Hauses.

Das Kind - der Kläger zu 22. - ist, wie bereits in der Einwendung vorgetragen, herzkrank. Bei Geburt bestand ein Fehlanschluss der Arterien. Dieser Fehlanschluss wurde durch eine Operation beseitigt. Die Operation zur Beseitigung des Fehlanchlusses der Arterien stellte einen schweren Eingriff dar und erfordert, dass dieses Kind beständig ärztlich begleitet wird. Unter Umständen sind auch Folgeoperationen nötig.

Betrachtet man die Vorbelastung durch landseitigen Straßenverkehrslärm, so liegt dieser bezogen auf das Jahr 2005 im Bereich von 65-70 dB(A) am Tag, in der Nacht bei 60 bis 65 dB(A). Die Werte wurden den Schallemissionsplänen entnommen, die das Büro Lärmkontor im Auftrag des Regionalen Dialogforum im Rahmen einer Regionalen Lärminderungsplanung für die Rhein-Main-Region erstellt hat (Endbericht 11.11.2005), ermittelt nach den Lärmkarten des Landes Hessen.

Bei Westbetrieb wird laut den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums - auf deren unzureichende Darstellung der sich tatsächlich ergebenden Belastungen bereits hingewiesen wurde - im Ausbaufall 2020 eine Belastung durch Fluglärm von 63 dB(A) [Leq(3)] auf die Kläger zu 19. - 22. einwirken.

In der Nacht wird die Belastung sich im Ausbaufall bei Westbetrieb auf 52 dB(A) [Leq(3)] belaufen.

Das Grundstück liegt vermutlich knapp außerhalb der Nachtschutzzone, aber innerhalb der Tagschutzzone 1.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss ergibt sich ein Übernahmeanspruch bei einem Gesamtlärm von 70 dB(A) tags bzw. ein bedingter Übernahmeanspruch bei einem $L_{eq(3)}$ von 60 dB(A) nachts. Die Werte werden rein energetisch ermittelt.

Im Folgenden werden nun die Werte am klägerischen Grundstück energetisch addiert bzw. - wie hier vertreten - belästigungsadäquat addiert. Hierfür wird entsprechend die VDI 3722 herangezogen.

Gesamtlärmbelastung (tags) der Kläger 19. - 22. am Wohnhaus Nachtweide 148 (Nauheim):

Autobahn tags	Fluglärm tags Westbetrieb	Summenpegel energetisch	Summenpegel nach VDI 3722
65 dB(A)	63 dB(A)	67,12 dB(A)	68,07 dB(A)
69,1 dB(A)	63 dB(A)	70,05 dB(A)	71,20 dB(A)

Für die Berechnung nach VDI 3722 wurden Nachtwerte von 52 dB(A) für den Flugbetrieb und ein $L_{eq(3)}$ für die Autobahn von 59,9 angenommen. Aufgrund der hohen landseitigen Verkehrsbelastung ist allerdings eine Einzelpunktbetrachtung vorzunehmen.

Gesamtlärmbelastung (nachts) der Kläger 19. - 22. am Wohnhaus Nachtweide 148 (Nauheim):

Autobahn nachts	Fluglärm nachts Westbetrieb	Summenpegel energetisch	Summenpegel nach VDI 3722
60 dB(A)	52 dB(A)	60,64 dB(A)	61,2 dB(A)
59,5 dB(A)	52 dB(A)	60,21 dB(A)	63,69 dB(A)

Bereits bei einem $L_{eq(3)}$ von 59,9 dB(A) für die Autobahn ergibt sich bei energetischer Addition bei Westbetrieb ein Summenpegel, der in der größer als 60 dB(A) ist. Der tatsächliche Pegel wird im Jahr 2005 eher bei 60 dB(A) liegen und im Jahr 2020 noch höher. Auch die nächtliche Belastung durch Fluglärm liegt in relevanten Bereichen, dennoch wohl außerhalb der Kontur der Nachtschutzzone.

Hier ist eine Nachtbetrachtung essentiell im Hinblick auf die Höhe des 2020 erreichten landseitigen Verkehrspegel, der höher liegen wird als derjenige im Ist-Zustand 2005. Auch der Flugbetrieb muss entsprechend neuesten Berechnungsvorschriften ermittelt werden.

Die Belastungen bei Ostbetrieb 43 dB(A) am Tage und bei 38 dB(A) in der Nacht, ermittelt nach den Lärmkarten des Dialogforums. Setzt man eine $L_{eq(3)}$ von 50 dB(A) für die Nacht bei Realverteilung an, ergibt sich bei den Annahmen eines Tages- $L_{eq(3)}$ von 60 (die Klägerin liegt in der Tagschutzzone 1) bei Realverteilung bei einer Belastung mit Verkehrslärm von 65 dB(A) (unterster Wert nach RDF-Lärminderungsplanung 2005) bereits ein nächtlicher Gesamtlärmpegel von knapp 60 dB(A), der bei belastungadäquater Verrechnung nach der VDI 3722 erheblich überschritten wird.

Autobahn Nachts	Fluglärm $L_{eq(3)}$ real	Summenpegel energetisch	VDI 3722 infor- mativ
59,5 dB(A)	50 dB(A)	59,96 dB(A)	62,26 dB(A)

Angesichts der Tatsache, dass auch die Beigeladen in G 12.1 der Auffassung ist, Pegel verschiedener Verkehrsträger nicht einfach energetisch addieren zu können, fragt sich schon, wie der Beklagte mit der erheblichen Gesamtbelastung am klägerischen Grundstück um gehen will. Es kann keine Lösung sein, Schutzansprüche für die klägerischen Grundstücke auszuschließen, die energetisch knapp unterhalb der für relevant gehaltenen Werte liegen. Aufgrund der vorhandene Unsicherheiten in diesem Bereich aufgrund der Verkehrsentwicklung der Landseite und der Luftverkehrsprognosen bis hin zum tatsächlichen Flugbetrieb, hätten hier Schutzvorkehrungen getroffen werden müssen etwa dergestalt, dass die Kläger Anspruch auf eine Einzelpunkt Betrachtung haben bzw. den Nachweis führen können, dass sie im Bereich eines Übernahmeanspruchs liegen.

Bislang ist noch nicht einmal eine Zusatzbetrachtung dieser Konfliktlage erfolgt, die für das Rhein-Main-Gebiet Beispielcharakter hat, wie nur betont werden kann.

Aufgrund der hohen Belastung durch die bestehende Autobahn wird mit der Erhöhung der Fluglärmbelastung insgesamt die Grenze zum verfassungsrechtlich gebotenen Übernahmeanspruch mithin erreicht ist.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Dennoch wurden in diesem Ortsteil Nauheims keinerlei Betrachtungen der Beigeladenen durchgeführt. Charakteristisch für diese Ortslage ist die Nähe der Wohnbebauung zur stark befahrenen Autobahn.

Bei den hier angestellten Berechnungen ist zu berücksichtigen, dass die landseitige Verkehrsbelastung auf Grundlage der Daten 2005 erfolgt, nicht aber auf den Ausbaufall 2020 entsprechend hochgerechnet wurde.

Der verfassungsrechtliche Übernahmeanspruch besteht unabhängig davon, welchen Beitrag der Fluglärm an dem Erreichen der verfassungsrechtlich relevanten Enteignungsschwellen hat. Die von den Synoptikern im Gutachten G 12.2 aufgestellten Kriterien sind daher nicht nachvollziehbar, soweit die Enteignungsschwellen erreicht werden.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass das Schloss Mönchbruch nach dem Planfeststellungsbeschluss von der Beigeladenen zum Verkehrswert zu übernehmen ist. Auch hier liegt die relevante Vorbelastung durch Verkehrslärm in der Nacht bereits bei über 60 dB(A). Trotzdem wurde ein Übernahmeanspruch aufgrund Gesamtlärms zugesprochen.

Diese Vorgehensweise der Beklagten ist ein weiterer Beleg für die Inkonsistenz des gesamten Planfeststellungsbeschlusses. Die möglichen Konfliktorte wurden nicht annähernd ausreichend ermittelt. Wenn sie untersucht wurden, bestehen Wertungswidersprüche, die nicht ausreichend erläutert wurden. So wurde etwa der Frage nicht nachgegangen, ob bei Überschreiten der verfassungsrechtlichen Enteignungsschwellen allein aufgrund landseitigen Verkehrslärms nicht schon deshalb eine weitere Belastung durch Fluglärm nicht mehr zumutbar sei.

4.4 Ungerechtfertigte Auferlegung von Belastungen der Kläger durch Nachtflüge

Der Planfeststellungsbeschluss ist auch deswegen rechtswidrig, weil er den Bedarf für die Nachtflüge sowohl bezüglich der Tagesrandstunden als auch für die sonstige Nacht unzureichend ermittelt und 54.750 Nachtflüge zulässt.

4.4.1 Kriterien der Rechtsprechung

Die Rechtsprechung, insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts, betont die

besondere Verpflichtung zur Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung, die aus § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG hergeleitet wird. Dies gilt während der gesamten Nachtzeit, also von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr. In dieser gesamten Zeit haben die Lärmschutzinteressen der Anwohner grundsätzlich Vorrang vor dem allgemeinen Interesse des Flughafenbetreibers und der Fluggesellschaften an der Durchführung von Flugbewegung.

Zwar bedeutet dies nicht, dass während der gesamten Nacht keine Flugbewegungen stattfinden dürfen. Allerdings bedürfen Flüge während der Nachstunden einer gesteigerten Rechtfertigung (BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06 – Halle-Leipzig; BVerwG, Urt. v. 01.11.2007, 4 VR 3000/07 – Halle-Leipzig).

In dem Urteil zum Flughafen Berlin-Schönefeld führt das BVerwG aus:

„Die durch Fluglärm Betroffenen haben ein subjektiv-öffentliches Recht darauf, dass ihre Belange angemessen abgewogen werden. ... Das Gewicht individueller Lärmschutzbelange steht in einer unauflösbaren Wechselbeziehung zu dem Gewicht der für das Planvorhaben angeführten Gründe (...). Je gewichtiger die Lärmschutzinteressen sind, die nach den konkreten örtlichen Verhältnissen auf dem Spiel stehen, desto dringlicher muss der Verkehrsbedarf sein, der als Rechtfertigung für weithin uneingeschränkte Nachtflugmöglichkeiten dient (...) (Rdnr. 278).

Das BVerwG beschäftigt sich dann in dieser Entscheidung ausführlich mit dem Standort Berlin-Schönefeld und welche Flugverkehre dort abgewickelt werden sollen. Weiterhin beschreibt es die auf die Lärmbetroffenen zukommende Lärmsituation (vgl. hierzu Rdnr. 282). Starts und Landungen dürften nicht ohne erkennbare Notwendigkeit gerade in die Nachtrandzeiten gelegt werden. Andererseits sei nicht zu verkennen, dass der Lärmschutz in den Nachtrandstunden nicht dasselbe hohe Gewicht besitzt, wie im Zeitraum zwischen 0:00 und 5:00 Uhr.

„Daraus folgt, dass sich plausibel nachgewiesene sachliche Gründe, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann, im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen können.

...

Solche, für die Nutzung der Nachtrandstunden sprechenden Gründe, können sich z. B. – wie bei vergleichbaren internationalen Verkehrsflughäfen auch - aus den Erfordernissen einer effektiven Flugzeugumlaufplanung, aus den Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Zeitzone, Verspätungen, Verfrühungen) oder aus dem Umstand ergeben, dass der Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften deren Bedürfnisse nachvollziehbar nicht ausschließlich in den Tageszeiten abdecken kann. ...

Dabei ist dem Lärmschutz ein um so höheres Gewicht beizumessen näher die zuzulassenden Flugbewegungen zeitlich an den Kernzeitraum von 0:00 bis 5:00 Uhr heranrücken.“ (Rdnr. 287).

In der besonders sensiblen Kernzeit der Nacht zwischen 0.00 Uhr und 05.00 Uhr bedarf es zur Rechtfertigung von Nachtflügen eines dringlichen standortbezogenen Nachtflugbedarfs.

Das BVerwG führt aus, dass Verkehre, die keinen standortspezifischen Nachtflugbedarf wie etwa den für Express-Frachtflugverkehr für sich in Anspruch nehmen könne, am Flughafen Leipzig/Halle in der Nachtkernzeit, d. h. zwischen 00:00 und 05:00 Uhr, nicht durchgeführt werden dürfen. Das besondere Gewicht der Lärmschutzbelange ergibt sich daraus, dass den Flughafenanwohnern durch den auf die Nachtstunden angewiesenen Frachtgutverkehr schon eine massive Beeinträchtigung ihrer Nachtruhe zugemutet wäre. Einen standortspezifischen Nachtflugbedarf haben die Luftfahrtgesellschaften nicht geltend gemacht. Gründe, die jedes gewerblich tätige Unternehmen an jedwedem Flughafenstandort geltend machen könne, um die größtmögliche Effizienz des Einsatzes seiner Fluggeräte und seines Flugpersonals geltend machen zu können, reiche nicht aus. Ein solches allgemeines Verkehrsbedürfnis reiche nicht aus, um dem gewerblichen Passagierluftverkehr die Möglichkeit zum Nachtflugbetrieb zu bieten, wenn dem ein auf § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG gegründetes Schutzbedürfnis gegenüberstehe (Juris, Rdnr. 18).

Nach dieser Rechtsprechung scheiden also grundsätzlich solche Gründe für Nachtflüge aus, die grundsätzlich von dem Flughafenstandort unabhängig bestehen, also anders als etwa der im Falle des Flughafens Halle/Leipzig als standortspezifischer Bedarf gesehene Expressfrachtverkehr.

Wie bereits in vorangegangenen Gerichtsentscheidungen hat das BVerwG auch in dieser Entscheidung zu Leipzig/Halle festgestellt, dass auch der Bedarf an Flügen in den sog. Tagesrandstunden einer gesonderten Rechtfertigung aufgrund des § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG bedarf.

"Start- und Landungen von Flugzeugen im gewerblichen Passagierverkehr dürfen nicht ohne erkennbare Notwendigkeit gerade in diesem Zeitraum und damit außerhalb der unter Lärmgesichtspunkten weniger problematischen Tagesstunden gelegt werden. Andererseits ist nicht zu verkennen,

dass der Lärmschutz in den Nachtrandstunden nicht dasselbe hohe Gewicht wie für die Nachtkernzeit besitzt, die grundsätzlich von Flugaktivitäten freizuhalten ist.

(Urteil v. 09.11.06 – BVerwG, 4 A 2001.06 – Rdn. 73 ff.)."

4.4.2 Planungsmaßstäbe des Beklagten

Zunächst geht der Beklagte davon aus, dass er den Antragsrahmen, den die Beigeladene mit ihrem Antrag auf Planfeststellung des erweiterten Flughafens unter Anordnung eines Verbotes planmäßiger Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr (Nachtflugverbot in der „Mediationsnacht“) gezogen hat, nicht einhalten müsse. Es wurde bereits ausführlich dargestellt, dass diese Überschreitung des Antrags einen Verstoß gegen wesentliche Verfahrensvorschriften darstellt, die den Planfeststellungsbeschluss nichtig macht.

Auf dieser Grundlage stellt der Beklagte dann auf S. 1079 ff. PFB die Maßstäbe für seine Entscheidung dar. Ausgangspunkt sollen zunächst die Schutzziele der von der Beigeladenen vorgelegten lärmmedizinischen Gutachten (insbesondere Gutachten G 12.2) sein. Zum anderen seien dies gesetzliche Gewichtungsvorgaben, die diesen Schutz temporär verstärkten und den Lärmschutzbelangen insoweit besonderes Gewicht in der Abwägung verleihen (S. 1079 PFB).

Die in den lärmmedizinischen Gutachten der Beigeladenen genannten Schutzziele wurden von dem Beklagten, soweit erkennbar, vollständig übernommen, das heißt, der Beklagte hält die Sicherstellung der in den lärmmedizinischen Gutachten angemahnten Schutzziele für notwendig. Unter gesetzlicher Gewichtungsvorgabe versteht der Beklagte, soweit ersichtlich, durchaus die Regelung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Hierzu führt der Beklagte auf S. 1081 PFB dann zunächst aus, dass der Schutz der Nachtruhe weitgehend den Charakter eines eigenen Belangs habe, der über das aus schlafmedizinischen Erkenntnissen Gebotene hinausgeht. Welche Folgerungen daraus zu ziehen sein sollen, bleibt allerdings offen. Die Interpretation der Regelung des § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG entspricht im Übrigen allerdings, insbesondere in Bezug auf die besonders schutzbedürftige Kernzeit der Nacht, nicht den zitierten Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts. Der Beklagte hält es nämlich für ausreichend, wenn für die Nachflüge

„Gründe streiten, die den betreffenden Flughafen aus der Masse der Flughäfen – bei denen nächtliche Flugbeschränkungen die Regel sind – herausheben. Es bedarf daher standortspezifischer Besonderheiten, die es

rechtfertigen, die Verkehrsinteressen auf Kosten der Lärmschutzbelange in stärkerem Umfang zu fördern, als dies auf anderen Flughäfen üblich ist.“

Nach Auffassung des Beklagten sollen daher offensichtlich alle standortspezifischen Gründe geeignet sein, die Flugbewegungen, auch in den Kernstunden der Nacht, rechtfertigen können. Demgegenüber hält das Bundesverwaltungsgericht, wie in den zitierten Entscheidungen belegt, einen dringlichen standortspezifischen Bedarf für erforderlich.

Die Auslegung des § 29 b Abs. 1 Satz LuftVG durch den Beklagten entspricht daher nicht den Vorgaben dieser Rechtsprechung.

Ein weiterer wesentlicher Maßstab, den der Beklagte selbst für die Rechtfertigung von Nachflügen aufstellt, ist das Verbot widersprüchlicher Planung. Hierzu führt der Beklagte aus, es sei der Planfeststellungsbehörde versagt, aus Gründen des aktiven Schallschutzes Betriebsregelungen zu verfügen, die dem in der Wahrnehmung einer im öffentlichen Interesse bestehenden Verkehrsinfrastrukturfunktion zu verortenden Zweck des Vorhabens zuwider laufen.

Weiter heißt es wörtlich:

„Die Erfüllung des öffentlichen Auftrags, aus dem die Vorhabensnotwendigkeit hergeleitet wird, darf nicht durch die Regelung des Flughafenbetriebs unmöglich gemacht werden.“

Der Beklagte scheint hier bereits aufgrund der Bejahung des Ausbaubedarfs und des Charakters eines internationalen Großflughafens an sich bereits ein Erfordernis für Nachtflüge gesehen zu haben. Auf dieser Grundlage noch ist indessen eine unabhängige, an den skizzierten Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts orientierte Abwägung der Lärmschutzinteressen der Anwohner gegenüber einem etwaigen standortspezifischen Nachtflugbedarf von vornherein nicht möglich.

Einen weiteren Maßstab des Beklagten für das Verfahren bilden offensichtlich die Regelungen gem. §§ 48 a ff. Luft VZO. Auf S. 1087 PFB erklärt der Beklagte, dass er „neben der Ermittlung der Schallschutzziele vor allem Augenmerk auf die wirtschaftlichen Auswirkungen von Betriebsbeschränkungen auf Luftverkehrsunternehmen sowie die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturinteressen“ legt. Das setze zunächst die Bestimmung und Gewichtung der Bedarfssituation in den Zeiträumen

geplanter Betriebsbeschränkungen voraus. Besonders gelte dies für diejenigen Betriebszeiten, zu denen wegen des besonderen Gewichts der Lärmschutzbelange nur „ein unabweisbar erforderliches Minimum an Flugbetrieb zugelassen werden“ könne.

Der Beklagte betrachtet im Folgenden zunächst die auf den Angaben der Beigeladenen beruhenden Flugbewegungen im Ist-Zustand 2005 während der gesetzlichen Nacht. Dabei fallen zwei Dinge auf. Sowohl in der gesetzlichen Nacht als auch in der Mediationsnacht genannten Zeit zwischen 23.00 und 05.00 Uhr unterliegen die Flugbewegungen „erheblichen saisonalen Schwankungen“ (PFB S. 1090, 1092). Interessant ist hierbei, dass nach den Feststellungen des Beklagten in der Ist-Situation in der gesetzlichen Nacht der Sommerflugplan-Periode 2006 143,27 Flüge durchschnittlich koordiniert und 150,77 Flüge durchschnittlich abgewickelt worden sind. In der Mediationsnacht desselben Zeitraumes betrug der Durchschnitt der koordinierten Flugbewegungen 49,82 und der Durchschnitt der tatsächlichen Flugbewegungen 60,03 Flugbewegungen. Daraus ergibt sich, dass sowohl in der gesetzlichen Nacht als auch in der Mediationsnacht ein erheblicher Anteil an Verspätungen und Verfrühungen zu den planmäßigen Flugbewegungen hinzu kommt.

4.4.3 Ermittlung des künftigen standortspezifischen Bedarfs

Der Beklagte ermittelt den Nachtflugbedarf anhand von Prognosen zum Nachtflugbedarf des Gutachterbüros Intraplan, das im Auftrag der Beigeladenen tätig ist. Ferner werden Gutachten der TU Hamburg-Harburg, teilweise zur Qualitätssicherung, teilweise zur eigenständigen Ermittlung des Nachtflugbedarfs herangezogen.

Die Ergebnisse sind höchst unterschiedlich. So werden beispielweise auf S. 1105 f. PFB für den Nachtflugbedarf von der TU Hamburg-Harburg allein im Luftfracht- und Luftpostverkehr 28.500 bis 33.600 jährliche Flugbewegungen in der Gesamtnacht und 19.200 bis 22.600 nächtliche Flugbewegungen in der Mediationsnacht genannt. Demgegenüber sollen nach der Prognose der Firma Intraplan lediglich 13.800 nächtliche Frachtflüge, davon 6.400 in der Mediationsnacht, als Bedarf prognostiziert werden. Trotz dieser ganz erheblichen und mit methodischen Unterschieden bei der Prognose kaum erklärbaren Differenzen von nahezu 100 % sieht der Beklagte hier keinerlei Klärungsbedarf. Die vorgelegten Prognosen des angegeb-

lichen Nachtflugbedarfs insgesamt und in Bezug auf die sog. „Homebase-Carrier“ sind daher zu bestreiten. Die ganz erheblichen und offensichtlich nicht aufgeklärten Unterschiede der Prognosen lassen diese unplausibel erscheinen.

Darüber hinaus entsprechen die Begrifflichkeiten, wie beispielsweise „unabweisbarer Bedarf“, den das Gutachten der TU Hamburg-Harburg verwendet, nicht den Vorgaben, die die Rechtsprechung an die Rechtfertigung von Nachtflügen, insbesondere in der Kernnacht, die grundsätzlich frei von Flugbewegungen bleiben soll, stellt.

Ein eigentliches Ergebnis, in welchem Umfang denn nach Auffassung des Beklagten ein unabweisbarer oder dringlicher Nachtflugbedarf in welchen Zeiten bestehen soll, findet sich am Ende der Darlegungen des Beklagten zu den Prognosen hinsichtlich der Nachtflüge nicht.

Eine Stellungnahme zum Bedarf lässt sich erst im Zusammenhang mit der Erläuterung der Betriebsregelungen entnehmen. So wird auf S. 1140 PFB zur Bedarfssituation gesagt, dass diese durch die bisherige Nutzung unter Geltung der in der Vergangenheit verfügbaren Betriebsregelungen, insbesondere als Ergebnis der Lärmpunktekonto-Regelung bestimmt sei. Zum zweiten werden die von der TUHH als Nachfragewert für das Jahr 2020 prognostizierten 183 bis 195 Flugbewegungen bzw. die von der Firma Intraplan genannten Flugbewegungen für maßgeblich angesehen.

Als standortspezifischer Nachtflugbedarf werden für die jeweiligen Teilsegmente Passagierlinienverkehr, Touristikverkehr, Luftfracht- und Luftpostverkehr, insbesondere die Interessen der betreffenden Fluggesellschaften an einer höchstmöglichen Befriedigung der Nachfrage sowie einer möglichst kostengünstigen Abwicklung genannt.

Die Festlegung eines Bewegungskontingents von durchschnittlich 150 geplanten Flugbewegungen pro Nacht wird dann allerdings nicht anhand eines bestimmten standortspezifischen Bedarfs, sondern, wie auf S. 1146 ff. PFB nachzulesen, ausschließlich mit der Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Verkehrsfunktion und einer etwa an den Nachtflugprognosen ausgerichteten Bedarfslage begründet.

Vor allem geht es also darum, den Luftverkehrsunternehmen „keine Einschränkungen gegenüber ihrem bisherigen Geschäftsbetrieb am Flughafen Frankfurt/Main“ aufzuerlegen, wie es auf S. 1148 PFB heißt. Die umfangreichen, wenngleich zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen kommenden Überlegungen in den

Prognosen der beiden Gutachter in Bezug auf Rückverlagerungen von in die Nacht verlegten Tagflügen, die aufgrund des Slot-Mangels bisher in einem geschätzten Umfang von 10 % stattgefunden haben (TU Hamburg-Harburg, Gutachten Nachtflugbedarf 2007) in die Tagesrandzeiten werden ebenso wenig erörtert, wie die innerhalb der Teilsegmente sehr unterschiedlichen Gründe für die Durchführung von Nachtflügen. Einem wesentlich von Kostenminimierungsinteressen geprägten Nachtflugbedarf von Touristikflugunternehmen wird seitens des Beklagten jedenfalls für die Gesamtnacht offensichtlich dasselbe Gewicht beigemessen, wie dem Interesse von Luftverkehrsunternehmen, die (mit einer weit aus geringeren Anzahl von Flugbewegungen) Expressfracht im sog. Nachtsprung befördern. Eine derartige Herangehensweise widerspricht eklatant den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts in den zitierten Entscheidungen, insbesondere zum Flughafen Halle/Leipzig. In diesem Zusammenhang darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass es hier nicht um jährliche Flugbewegungen in einer Größenordnung von einigen Tausend geht, wie beispielsweise am Flughafen Halle/Leipzig in Rede stehend, sondern um jährlich mehr als 33.000 geplante jährliche Flugbewegungen, die der Bevölkerung zugemutet werden sollen.

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass der von dem Beklagten selbst eingangs seiner Überlegungen zur Zulassung von Nachtflügen im Lichte der Regelung des § 29b LuftVG betonte Schutz der Nachtruhe bei der Regelung des jährlichen Bewegungskontingents in der Gesamtnacht offensichtlich keinerlei Rolle mehr spielt. Es geht dem Beklagten nur darum, den Luftverkehrsgesellschaften ein ausreichendes Bewegungskontingent zur Verfügung zu stellen. Welche Auswirkungen diese Flugbewegungen auf die Lärmbetroffenen haben und inwieweit der angebliche Bedarf, den der Beklagte höchst überschlägig ermittelt, geeignet ist, Vorrang vor dem besonders gewichtigen Belang der Nachtruhe zu beanspruchen, bleibt vollkommen im Dunkeln.

Die lediglich in Form eines Jahreskontingents verfügte Betriebsbeschränkung kann die Missachtung des Belangs Nachtruhe nicht aufheben. Offensichtlich neben der Sache liegen dabei die Überlegungen zur Rechtfertigung der Durchschnittswertbildung. Der Beklagte führt auf S. 1151 f. zwar aus, er halte starke Schwankungen der maximalen nächtlichen Flugbewegungen, wie sie in der Vergangenheit zu beobachten waren, für ausgeschlossen. Eine plausible Erklärung hierfür wird allerdings nicht gegeben. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass eine Verknappung des Angebots stattfindet, die ein Ansparen von Bewegungskontingenten unmöglich mache. Dies ist jedoch im Hinblick auf die eigenen Feststel-

lungen zu den Nachtflugbewegungen im Ist-Zustand offensichtlich verfehlt. Der Beklagte selbst ermittelt auf S. 1152 PFB einen Maximalwert des Jahres 2005 mit 223 nächtlichen Flugbewegungen, die etwa 152 % des Durchschnittswerts in diesem Jahr betragen. Die bereits erwähnten erheblichen saisonalen Schwankungen, die von den beiden Gutachtern festgestellt wurden, werden ebenso unberücksichtigt gelassen.

Dabei lässt der Beklagte auch folgendes außer acht. Nach dem bisherigen Lärmpunktekonto-Modell werden Verspätungen und Verfrühungen in das Lärmpunktekonto eingerechnet, was nach der jetzt getroffenen Betriebsregelung nicht der Fall sein wird. Das bedeutet, dass ein weiterer erheblicher Spielraum und damit ein erheblich erhöhtes Nachtflugkontingent gegenüber der bisherigen Regelung zur Verfügung steht, was durchaus darauf schließen lässt, dass – insbesondere in den verkehrsarmen Monaten - erhebliche Kontingente angespart werden können, die dann in der Hochsaison, insbesondere im Touristiksektor, auf den Markt geworfen werden können.

Die künftige Kapazität, insbesondere in den Nachrandstunden, in denen auch die geplante Landebahn Nordwest zur Verfügung steht, gibt Kapazitäten für 250 und mehr Flugbewegungen in Spitzennächten ohne Weiteres her. Die bisherigen Erfahrungen mit saisonalen Schwankungen belegen, dass auch über längere Zeiträume und nicht nur in einzelnen Spitzennächten mit ganz erheblichen Überschreitungen des Durchschnittskontingents zu rechnen sein wird.

Im Ergebnis bedeutet dies für die Gesamtnacht, dass ein standortbezogener oder gar dringlicher standortbezogener Nachtflugbedarf in keiner Weise ermittelt und abgewogen worden ist. Die von dem Beklagten verfügte Bewegungskontingentierung mit einem Jahreskontingent eröffnet der Beigeladenen und den Luftverkehrsunternehmen eine weitgehend an ihren wirtschaftlichen Interessen orientierte Ausnutzung der nächtlichen Slots ohne Rücksicht auf einen standortbezogenen oder gar dringlichen standortspezifischen Bedarf.

Eine gerechte Abwägung des als besonders hervor gehobenen als eigenständigen Belang apostrophierten Nachtruhebedürfnisses der Bevölkerung hat daher nicht stattgefunden. Ebenso wenig ist nachvollziehbar, wie die von dem Beklagten erklärten lärmmedizinischen Schutzziele für die Gesamtnacht hierdurch erreicht werden sollen.

4.4.4 Nachtflugbedarf in der Mediationsnacht

Der Beklagte leitet zunächst aus den von ihm skizzierten Ergebnissen der Gutachten für die Nachtflugprognose wiederum zunächst keinen konkreten Nachtflugbedarf in der Mediationsnacht ab.

Bei der Erläuterung des jährlichen Bewegungskontingents von 6.205 geplanten Flugbewegungen zwischen 23.00 und 05.00 Uhr wird ebenfalls wieder auf die Schutzziele der lärmmedizinischen Gutachten G12.1 und G12.02 Bezug genommen, die der Beklagte für plausibel erachtet. In Erinnerung zu rufen ist in diesem Zusammenhang, dass diese Gutachten u.a. bestimmte in Schlafräumen nicht zu überschreitende Dauerschallpegel- und Maximalpegel-Häufigkeitskriterien zur Erreichung der Schutzziele Vermeidung von Schlafstörungen etc. empfehlen.

Wie diese Schutzziele durch eine jahresdurchschnittlich verfügte Bewegungskontingentierung von 6.205 Flugbewegungen zuzüglich Verspätungen und Verfrühungen erreicht werden sollen, wird vom Beklagten allerdings nicht ausgeführt.

Hingegen – so der Beklagte auf S. 1155 PFB – sei die

„Bewegungshöchstgrenze Ausdruck der Zulassung (nur) des unabweisbaren Bedarfs an Flugbewegungen, der vor dem Hintergrund des mit der Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG gesetzlich verstärkten Nachtruhschutzes ausnahmsweise zugelassen werden“ könne.

Nach weiteren theoretische Ausführungen auf der Grundlage des Halle/Leipzig-Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – dehnt der Beklagten dann die besondere Rechtfertigung von Nachtflügen in der Kernzeit auch auf die sog. Schulterstunde von 23.00 bis 0.00 Uhr aus, mit der sicher nicht unzutreffenden Erwägung, dass in dieser Stunde ein erheblich geringerer Bedarf an Flugbewegungen besteht, als in den sog. Nachtrandstunden. Begründet wird dieses Ergebnis außerdem mit dem im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 verankerten Ziel der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung und dem konkretisierenden Grundsatz in der LEP-Änderung, einen umfassenden Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht anzustreben.

Bei der Bedarfsermittlung werden u.a. die gutachterlichen Stellungnahmen der TU Hamburg-Harburg zum Nachtflugbedarf sowie die ergänzenden Ausführungen der Firma Intraplan zu dem Nachtflugbedarf der sog. „Homepage-Carrier“ heran gezogen.

Hierzu ist folgendes anzumerken. Während das im Juni 2007 zu den Akten gereichte Gutachten der Firma Intraplan zum Nachtflugbedarf 2020 die relativ geringe Bedeutung der Mediationsnacht und die kaum zu überschätzende Bedeutung der Nachtrandstunden für die Fluggesellschaften betont, wird in der mit Schreiben der Beigeladenen vom 01.10.2007 überreichten ergänzenden Stellungnahme der Firma Intraplan zu den „Homebase-Carriern“ plötzlich ein durchschnittlicher Bedarf von 30 Flugbewegungen allein durch diese Unternehmen in der Mediationsnacht prognostiziert und ein Slot-Bedarf von 37 Flugbewegungen allein für diese Unternehmen genannt. Eine Aufklärung dieses Widerspruchs findet nicht statt.

Bei der Ermittlung eines standortbezogenen Bedarfes legt der Beklagte den Luftfracht- und Luftpostverkehr und dessen vermeintlich zwingende Gründe dar und zwar anhand der bisherigen von diesem Segment ausgehenden Flugbewegungen. Die Anzahl der erforderlichen Nachtflüge bleibt jedoch auch hierbei offen.

Hierbei betrachtet der Beklagte auch durch den Frachtverkehr bestimmte nachzeitspezifische Häufungen an Flugbewegungen, ohne allerdings zu erkennen, dass das bisherige Nutzerverhalten allenfalls ein Indiz für einen standortspezifischen Bedarf darstellt, diesen allerdings nicht belegt. Der Beklagte lässt außer acht, dass aufgrund der bisherigen (auch während der Mediationsnacht lediglich durch das Lärmpunktekonto, jedoch nicht durch Bewegungskontingente reglementierten) Nutzungsmöglichkeiten bei den Luftfahrtunternehmen kein Anlass besteht, nur solche Flugbewegungen in die Kernnacht zu legen, für die ein dringlicher Bedarf in Frankfurt Main besteht. Vielmehr eröffnen die – im nationalen und internationalen Vergleich – bisher sehr großzügigen Nachtflugmöglichkeiten am Flughafen Frankfurt Main den Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit, auch aus Gründen der Gewinnmaximierung ohne standortbedingte oder gar unabweisbare Gründe nachts zu fliegen.

Aus dem bisherigen Nutzungsverhalten ohne Weiteres auf einen entsprechenden Nachtflugbedarf zu schließen, verbietet sich daher.

Bei der Betrachtung des Segments Touristikverkehr werden standortspezifische Gründe aufgrund der Größe des Touristikmarkts am Standort Frankfurt und der Veranstalterbindung von Fluggesellschaften verortet. Angeblich sollen auch Gründe der Flugzeug-Umlaufplanung und der Wartung für ein System von Frühstarts und Spätlandungen erforderlich sein. Dabei bleibt offen, weshalb dieses System auch für die in Frankfurt beheimateten Unternehmen nicht ebenso gut umgekehrt funktionieren könnte. Die Interessen der Tourismusindustrie an einer möglichst frühen Hinbeförderung zum Urlaubsort und Rückbeförderung vom Urlaubsort sind

gemäß den Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts nicht als dringlich standortspezifisch anzusehen und haben daher außer Betracht zu bleiben. Der Beklagte misst diesen jedoch offenbar erhebliches Gewicht bei, was die Abwägung auch in diesem Punkt fehlerhaft macht.

Besonders bezeichnend ist in diesem Zusammenhang die Auffassung des Beklagten auf S. 1163 PFB, dass gegen eine Einschränkung der nächtlichen Touristikflüge sprechen soll, dass für die deutschen Unternehmen potenziell an jedem anderen deutschen Flughafen besonders restriktive Nachtflugbeschränkungen angenommen werden müssten, wenn sogar am Flughafen Frankfurt Main mit seinem großen Touristikmarkt kein rechtfertigender Grund für den nächtlichen Verkehr bestimmter Touristikflüge anerkannt werden könnte. Selbst wenn dem so wäre, was zu bestreiten ist, könnte dies keine Rechtfertigung für Nachtflüge in der Kernnacht darstellen, da dieses Interesse offensichtlich keinen standortspezifischen Bedarf begründen kann.

Auch die durch nichts belegte Schlussfolgerung des Beklagten, dies werde zur Verdrängung der deutschen Touristikflugverkehrsanbieter vom Markt führen, ist offensichtlich verfehlt. Zum einen werden von beiden Gutachtern umfangreiche Nachtflugbeschränkungen auch an allen wesentlichen anderen europäischen Großflughäfen festgestellt, so dass eine Verdrängung der in Deutschland beheimateten Touristikflugunternehmen nicht zu erwarten sein wird. Zum anderen wird sich der Touristikmarkt, der einer ortsgebundenen Nachfrage unterliegt, auf Nachtflugbeschränkungen einstellen. Ein Ausweichen auf außerdeutsche Flughäfen ist insbesondere in diesem Segment in keiner Weise nachvollziehbar. Um es ganz plastisch auszudrücken: Dass Reisende wegen weniger attraktiver Flugverbindungen künftig per Bus und Schiff nach Mallorca fahren, ist ebenso wenig realistisch wie ein Ausweichen auf oft weit entfernte europäische Flughäfen, die (noch) Ferienflüge in der Kernnacht ermöglichen.

Der angeblich besondere standortspezifische Grund zur Durchführung von Flugoperationen auch in den Kernstunden, den der Beklagte hier erkennen will, ist damit offensichtlich nicht gegeben. Letztlich erkennt auch der Beklagte selbst auf S. 1164 PFB, dass es sich bei dem angeblichen standortbezogenen Bedarf letztlich hauptsächlich um wirtschaftliche Erwägungen der Touristikfluggesellschaften handelt, die deren Interesse an Nachtflügen begründen mögen. Ein dringlicher standortspezifischer Bedarf ist aus diesen wirtschaftlichen Interessen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht herzuleiten.

Für den Bereich des Passagierlinienverkehrs sieht der Beklagte allenfalls in äußerst geringem Umfang und damit vernachlässigbare standortspezifische Gründe für Flüge in der Mediationsnacht.

Zusammenfassend wird auch für die Mediationsnacht kein konkreter unabweisbarer oder dringlicher standortspezifischer Nachtflugbedarf benannt. Diesen hält der Beklagte offensichtlich aber auch gar nicht für maßgeblich. Auf S. 1169 f. PFB wird nämlich letztlich „aus dem Bauch heraus“ der zuvor in wesentlich größeren Umrissen ausgemachte angebliche Nachtflugbedarf, insbesondere im Bereich des Fracht- und Luftpostverkehrs sowie der „Homebase-Carrier“, durch die verfügte Bewegungskontingentierung sogar ganz bewusst unterschritten. Daraus folgt, dass der zuvor in Umrissen hergeleitete angebliche Bedarf offensichtlich nicht so dringlich sein kann, dass man die Flugbewegungen nicht stark einschränken kann. Die weitere wortreiche Herleitung der durchschnittlich 17 Flugbewegungen pro Mediationsnacht wird im Wesentlichen aus einem angeblichen Bedarf der „Homebase-Carrier“ im Fracht- und Postverkehr hergeleitet, der jedoch mangels sofortiger Ausschöpfung zunächst auch Flugtouristikunternehmen zur Verfügung stehe, so dass für einen Übergangszeitraum für die letzteren Verkehre ausreichend Anpassungs- und Verlagerungsmöglichkeiten bestünden.

Ein solcher Bedarf an Nachtflügen in der Kernnacht lässt sich weder aus den von dem Beklagten zitierten Gutachten noch aus bisherigen Flugbewegungen in der Vergangenheit konkret herleiten. Die gesamte Herleitung erscheint als Mixtur aus verschiedenen Zahlenquellen, die willkürlich vermengt werden, um zu dem gewünschten Ergebnis einer Zulassung des jährlichen Bewegungskontingents zu gelangen.

Die von dem Beklagten angegebene Schutzfunktion dieser wiederum lediglich jährlichen Bewegungshöchstgrenze ist offensichtlich nicht gegeben. Eine so gestaltete Betriebsregelung ist aus mehreren Gründen nicht geeignet, die lärmmedizinischen Schutzziele des Beklagten sicherzustellen. Zum einen sind die Auswirkungen der jährlichen 6.205 Flugbewegungen zuzüglich Verspätungen und Verfrühungen im Bezug auf die apostrophierte Einhaltung der lärmmedizinischen Empfehlungen nicht geprüft worden.

Zum anderen ist eine jährliche Bewegungskontingentierung vollkommen ungeeignet, eine aus lärmmedizinischen Gründen für die Einzelnacht erforderliche Limitierung der Flugbewegungen sicherzustellen.

Zum dritten ist auch die on dem Beklagten erwartete Übertragung der bisherigen prozentualen Verteilung der Flugbewegungen auf die Zeitscheiben der Nacht unter den Bedingungen der jetzt verfügbaren Betriebsregelungen nicht realitätsnah. Insbesondere wird die nahezu ungebremste Durchführung des nächtlichen Frachtflugverkehrs eine überwiegende Entlastung der zweiten Hälfte der Nacht kaum erwarten lassen.

Die fehlende Limitierung der Spitzenbelastungen für die Einzelnacht widerspricht den Schutzziele des Beklagten. Die Verknappung der Flugbewegungen in der Mediationsnacht, die nach Auffassung des Beklagten ein Ansparen von Flugbewegungen verhindern soll, ist schon nach den Feststellungen der Gutachter zu der Verteilung der Flugbewegungen in der Mediationsnacht unrealistisch. So führt Prof. Gertz von der TU Hamburg-Harburg in einer Stellungnahme vom 09.10.2007 zu den Einwendungen der Lufthansa-Konzerngesellschaften aus, dass im Jahr 2006 durchschnittlich 368 Flüge pro Woche in der Mediationsnacht durchgeführt wurden, mit einer Spannweite von 129 bis 549 wöchentlichen Flugbewegungen in der Mediationsnacht. Umgerechnet auf 7 Tage bedeutet dies: Es gab allein im Jahr 2006 mindestens eine Woche mit lediglich ca. 18,5 durchschnittlichen Flugbewegungen in der Mediationsnacht und mindestens eine Woche mit durchschnittlich 77 Flügen pro Mediationsnacht! Dass eine derartige Schwankungsbreite sich allein durch die Verringerung des zur Verfügung stehenden Jahreskontingents auf einen vertretbaren Durchschnittswert reduzieren lassen könnte, erscheint im Hinblick auf die bereits genannten saisonalen Schwankungen äußerst zweifelhaft, zumal im Falle der Verlagerung von bisher „zwingenden“ Nachtflügen in die Tages- oder Nachtrandzeiten weitere erhebliche Reserven in dem Kontingent entstehen können.

Im Ergebnis ist mithin festzustellen, dass die den Klägern vom Beklagten zugemutete Belastungen mit nächtlichem Fluglärm nicht zu rechtfertigen ist und die Belange der Kläger auf Untersagung dieser - in der zugelassen Gesamtnachtzeit von der Beigeladenen nicht einmal beantragten - Nachtflugbewegungen eindeutig überwiegen.

4.5 Unzureichende Ermittlung der Lärmauswirkungen durch die Flugroutenbelegungen und rechtswidriges Unterlassen hieran anknüpfender Problembewältigung

Der Planfeststellungsbeschluss ist weiterhin rechtswidrig, weil die Fluglärmauswirkungen unzureichend ermittelt worden sind. Den Fluglärmauswirkungsbetrachtungen liegen Flugrouten und Flugroutenbelegungen zugrunde, die weder mit den tatsächlichen Gegebenheiten noch mit fachlichen Kriterien ableitbar sind. Der Beklagte hätte jedoch die Flugroutenbelegung auf ihre Plausibilität hin prüfen müssen. Im Planfeststellungsbeschluss wird auf den S. 976ff. lediglich festgestellt, dass die hinterlegten An- und Abflugverfahren plausibel seien. Für die Belegung der Flugrouten für das DES wird von der Verkehrsmenge der verkehrsreichsten sechs Monate ausgegangen. Ausführungen darüber, ob die Belegung der Flugrouten plausibel sind, finden sich im Planfeststellungsbeschluss nicht.

Unplausibel ist, dass die heutigen nordwestabdrehenden Flugrouten nur noch sehr wenig belegt werden. Begründet wird dies von der Beigeladenen damit, dass aufgrund der planfestgestellten Landebahn die Starts nach Westen gegen Sicherheitsanforderungen verstoßen wurden. Die Starts seien mit dem sog. Durchstartverfahren, welches für die geplante Landebahn gilt, nicht vereinbar. Dem wurde von Einwenderseite gutachterlich im Erörterungstermin widersprochen und anhand einem Beispiel eines Fehlanflugverfahrens von New York dargelegt, dass eine Belegung dieser Flugrouten nicht am Fehlanflugverfahren scheitern wird (vgl. hierzu auch: Heldmaier/Wolf, S. 29).

Werden jedoch die nordwestabdrehenden Flugrouten weiterhin in der Größenordnung frequentiert, wie dies derzeit der Fall ist, würden insbesondere auf die Kläger in Flörsheim eine weitaus höhere Fluglärmbelastung zukommen, als dies der Planfeststellungsbeschluss unterstellt. Flörsheim wäre dann nicht nur von den Landungen aus Betriebsrichtung 07 sondern auch von den Starts in Betriebsrichtung 25 stark betroffen.

Anstelle der heute stark frequentierten nordwestabdrehenden Flugrouten sollen die südwestabdrehenden Flugrouten belegt werden. Es handelt sich dabei um die Flugrouten, die derzeit vor allem im nächtlichen Flugverkehr genutzt werden. Dies erstaunt um so mehr, als das in dem Klageverfahren, welches die Fa. Ticona gegen die IST-Routen geführt hatte, vorgetragen worden war, dass die derzeitig über die Fa. Ticona stattfindenden Flugbewegungen am Tag auf diese südwestabdre-

henden Routen gelegt werden könnten. Das beklagte Luftfahrtbundesamt hatte argumentiert, dass eine Verlagerung des Flugverkehrs auf diese Flugrouten nicht machbar sei. Ein zentrales Argument hierfür war, dass aus Sicherheitsgründen eine Zunahme des täglichen Flugverkehrs auf diesen Routen nicht hinnehmbar sei. In dem Urteil des VGH Kassel vom 24.10.2006, 12 A 2216/05 wird hierzu ausgeführt:

„Die Beklagte und die Beigeladene führen insoweit zu Recht an, dass bei Verwirklichung des klägerischen Vorschlags ein erheblicher Koordinierungsaufwand entstehen würde. Diese Argumentation lässt sich leicht nachvollziehen, weil dann neben der Koordination der An- und Abflüge auf den Parallelbahnen auch eine Koordinierung mit den Abflügen von der Startbahn 18 erforderlich wird. Ca. 1/3 dieser Abflugverfahren vereinen sich auf einem Abschnitt in südwestlicher Richtung auf den N-Routen.“ (juris, Rdnr. 80)

Die von der Fa. Ticona vorgeschlagene Belegung der Flugrouten im IST-Zustand wurde daher vom VGH Kassel abgelehnt. Ein weiteres ausschlaggebendes Argument war die Verlärmung der mit den N-Routen betroffenen Anwohner. Das Gericht ist der Auffassung, dass durch das aktuelle System der Routenführung und Routenbelegung die Abflüge unter Lärmschutzaspekten ausgewogen verteilt würden. Ca. 2/3 der Abflüge würden über die Startbahn 18 abgewickelt und von dort auf drei Routen aufgeteilt. Die restlichen Abflüge, also ca. 1/3 würden bei Westwind auf die Nordwestrouten, die ihrerseits in Tag- und Nachflugrouten unterteilt sind, aufgeteilt. Dieses ausgewogene System der Verteilung des Fluglärms würde bei Verwirklichung der Abflüge auf den N-Routen empfindlich gestört werden. Die Menschen, die jetzt den nächtlichen Fluglärm infolge der N-Routen hinnehmen müssen, würden auch noch mit dem am Tag verursachten Fluglärm belastet werden, obwohl ein Teil der insoweit betroffenen Bereiche bei Ostbetrieb auch durch die landenden Flugzeuge beeinträchtigt werden würden (VGH Kassel, a.a.O., juris, Rdnr. 81). Weiterhin führt das Gericht aus, dass die N-Routen nicht den gesamten verlagerten Verkehr aufnehmen könnten, sondern dass ein Teil der Abflüge auf die Startbahn 18 gelegt werden muss (vgl. S- und T-Routen), wie sich aus dem Ausbauplan ergebe. Hierbei hatte das Gericht noch die Flugroutenbelegungen zitiert, die den „alten“ Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt worden waren. Dies hätte zur Folge, dass die durch die südlichen Abflugrouten stark belasteten Wohngebiete eine weitere – und nach Ansicht des Gerichts vermeidbare – Beeinträchtigung hinnehmen müssten (VGH Kassel, a.a.O., juris, Rdnr. 82).

Legt man den vom Gericht für den IST-Zustand angesetzten Maßstab einer „ausgewogenen Flugroutenbelegung“ einer Betrachtung der Belastbarkeit einer Region mit Fluglärm zugrunde und geht davon aus, dass bereits in der IST-Situation eine Verschiebung von Fluglärm den Anwohnern nicht mehr zugemutet werden kann, weil dann die „Ausgewogenheit“ verloren geht, wird deutlich, dass eine Zunahme der Flugbewegungszahl von heute 500.000 Flugbewegungen auf 701.000/745.000 Flugbewegungen im Nahbereich eines Flughafens im dicht besiedelten Ballungsraum die Belastbarkeit der Anwohner übersteigt.

Werden die mit den neuen Planunterlagen vorgelegten Flugroutenbelegungen betrachtet, wird weiterhin deutlich, dass von einer ausgewogenen Flugroutenbelegung zum Schutz oder zum Ausgleich der betroffenen Anwohner nicht mehr gesprochen werden kann. Insbesondere die Reduzierung der D25 TAB FJ von 17.399 im IST-Zustand auf 1.184 im Planfall ist nicht plausibel (vgl. B11 Kap. 12, S. 43 / 107).

Unplausibel ist diese dem Planfeststellungsbeschluss unterstellte Flugroutenbelegung jedoch noch aus einem weiteren Grund. Mit der von der ZRM vorgelegten Simulation 4 konnte gezeigt werden, dass die Funktionalität des Flughafens nach dem Ausbau nicht gegeben ist, wenn die Routenwahl und die Routenbelegung für die Abflüge so gewählt werden, wie dies in den Planunterlagen der Beigeladenen unterstellt wird (vgl. hierzu: Heldmaier/Wolf, S. 36).

Die Gutachter gelangen zu dem Ergebnis:

*„Die den Auswirkungsprognosen in den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Flugroutenbelegung wird unter flugbetrieblichen Gesichtspunkten mit zunehmenden Flugbewegungszahlen nicht operabel sein. Die notwendig werdende Neustrukturierung des Flugbetriebs zu anderen und neuen, in dieser Form in den Planfeststellungsunterlagen bislang nicht berücksichtigten, wird zu Auswirkungen auf Mensch und Umwelt führen.“
(Heldmaier/Wolf, S. 44)*

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Ausgangsdaten für die Berechnung der Fluglärmwirkungen unplausibel sind und daher ungeeignet für die Prognose der Fluglärmwirkungen.

5. **Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die unzureichende Bewältigung der Belastung der Kläger zu 29. - 35. (Kelsterbach) sowie zu 23. - 28. (Mörfelden-Walldorf) mit Roll- und Bodenlärm**

Der Beklagte bleibt weiterhin eine in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht hinreichende Bearbeitung des Problem- und Konfliktfeldes Roll- und Bodenlärms schuldig. Dies betrifft insbesondere die Kläger zu 29. bis 35. (Kelsterbach), aber auch die Kläger zu 23. bis 28. (Mörfelden-Walldorf).

5.1 **Rechtliche Behandlung von Roll- und Bodenlärm**

Unter Roll- und Bodenlärm sind alle jene vom Flughafengelände ausgehenden Geräusche zu verstehen, die nicht Fluglärm sind, also nicht unmittelbar einem Überflug einschließlich Landungs- bzw. Startrollvorgang entspringen.

Hinsichtlich der rechtlichen Bewertung von Roll- und Bodenlärm zieht der Beklagte folgende Schlussfolgerungen, PFB, S. 968, 969:

"Da die sonstigen flugbetriebsbedingten Geräusche nicht dem Anwendungsbereich des BImSchG unterfallen, sind sie im Rahmen der Abwägung nach §§ 8 Abs. 1 S. 2, 9 Abs. 2 LuftVG einer Würdigung im Hinblick auf die von ihnen berührten Belange und die Zumutbarkeit der Geräuschimmissionen zu unterziehen. § 8 Abs. 1 S. 3 LuftVG findet keine unmittelbare Anwendung auf die sonstigen flugbetriebsbedingten Geräusche, da diese Vorschrift sich auf Fluglärm, nicht allgemein auf Flugplätze bezieht. In §§ 8 Abs. 1 S. 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG kommt jedoch ein gesetzliches Schutzkonzept für die Umgebung eines Flughafens zum Ausdruck, welches auch bei der Betrachtung der flugbetriebsbedingten Geräusche zu berücksichtigen ist.

Diesem gesetzlichen Schutzkonzept trägt die Planfeststellungsbehörde durch die Einbeziehung der Lärmwerte nach §§ 8 Abs. 1 S. 3 LuftVG, § 2 Abs. 2 FluglärmG in die Betrachtung der sonstigen Geräusche Rechnung, ebenso durch eine Betrachtung von Summenpegeln sämtlicher flugbetriebsbedingter Geräusche (siehe C III 6.1.3.3 und C III 6.1.6.3)."

Weiterhin meint der Beklagte, dass sich ein anderes als das gesetzliche Schutzkonzept des FluglärmG für die Bewertung von Roll- und Bodenlärm nicht eigne, PFB, S. 966:

"Hieraus ist zu folgern, dass der Ausschlussbestand des § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG für Geräusche gilt, welche durch Vorgänge entstehen, die unmittelbar mit dem Flugbetrieb in Zusammenhang stehen. Diese Folgerung wird auch durch die Novellierung des FluglärmG gestützt. Das FluglärmG sieht keine Beseitigung von Nutzungen im Lärmschutzbereich vor; vielmehr ist das Wohnen in der näheren Umgebung des Flugplatzes (nur) dann als wei-

terhin zumutbar zu betrachten, wenn innerhalb einer angemessenen Frist ein verbesserter Schallschutz der Wohnungen erreicht werden kann (vgl. die Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, Bundestags-Drucksache 16/508, S. 13). Ein zusätzlicher Ausgleich wird nach § 9 FluglärmG durch die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs erreicht. Würden Vorgänge, die unmittelbar mit dem Flugbetrieb in Zusammenhang stehen, dem Anwendungsbereich des BImSchG und damit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm unterfallen, ergäbe sich ein Wertungswiderspruch zum FluglärmG. Dann müssten Anlagen, die wesentlich für den Flugbetrieb sind, Immissionsrichtwerte einhalten, die durch den Fluglärm gegebenenfalls deutlich überschritten würden, obgleich die Anwohner des Flughafens bereits Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungsansprüche aufgrund des Fluglärms geltend machen könnten."

Dieser Rechtsauffassung kann aus mehreren Gründen nicht gefolgt werden.

Schon die Aussage aus dem ersten Zitat, dass in §§ 8 Abs. 1 S. 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG ein gesetzliches Schutzkonzept für die Umgebung eines Flughafens zum Ausdruck komme, welches auch bei der Betrachtung der flugbetriebsbedingten Geräusche zu berücksichtigen ist, ist nicht zutreffend. Der Beklagte selbst stellt fest, dass das FluglärmG nur auf den Schutz vor Fluglärm abstellt. Etwas anderes ergibt sich weder aus dem Wortlaut des FluglärmG noch aus der Begründung desselben.

Da der Fluglärm sich in seiner intermittierenden Art erheblich vom Roll- und Bodenlärm, der vielmehr als Permanentlärm am Immissionsort mit Industrie- und Gewerbelärm vergleichbar ist, grundsätzlich unterscheidet, kann auch nicht davon gesprochen werden, dass dem FluglärmG ein generelles Schallschutzkonzept für die Umgebung von Flughäfen zu entnehmen ist.

Anderenfalls ist es nicht mehr als einen halben Schritt weit zu einer Argumentation dergestalt, dass in einem Lärmschutzbereich, der den Ausfluss des passiven Schallschutzkonzept "FluglärmG" und damit die Konkretisierung der Umgebung eines Flughafens darstellt, alle übrigen verantwortlichen Lärmemittenten sich auf die Werte des FluglärmG berufen könnten, da für die Umgebung von Flughäfen ja diese Werte als Optimum zu verstehen wären. Niedrigere an sich beachtliche Immissionswerte müssten dann konsequenter Weise ihre Gültigkeit verlieren. Denn für den Immissionsbetroffenen dürfte es angesichts dieses Gedankengangs keinen Unterschied machen, von welcher Dauerschallquelle er betroffen ist, solange er in der Umgebung eines Flughafens lebt.

Für den Immissionsbetroffenen stellen die unterschiedlichen Lärmarten aus lärmmedizinischer Sicht durchaus unterschiedliche Betroffenheiten dar. Gerade hierin

liegt die Rechtfertigung und Notwendigkeit nicht nur zu einer abweichenden Ermittlung, sondern auch zu einer anderen Bewertung der Lärmart, die im Ergebnis der Bewertung nach den für industrielle und gewerbliche Dauerschallquellen beachtlichen TA Lärm gleichkommt. In diese Richtung tendiert offensichtlich auch das HLUG als Fachbehörde, wenn sie hinsichtlich der Triebwerksprobeläufe die TA Lärm als wünschenswerte Beurteilungsvorschrift benennt, Schreiben des HLUG vom 17.04.2007, S. 9 f.

Die Aussage des Beklagten, dass die Ausnahme des § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG eine rechtlich zulässige Begünstigung von Flugplätzen aufgrund des erheblichen öffentlichen Interesses an der Schaffung und Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Flugverkehrs enthalte, PFB; S. 966 oben, ist eine Interpretation eigener Art der insoweit in Bezug genommenen Rechtsprechung des VGH Kassel, zu anders gelagerten Ansprüchen im Rahmen von sog. Ist-Zustandsklagen.

Diese Interpretation des Beklagten findet keine Stütze in der Gesetzgebung und den Materialien. Auch der Rechtsprechung lässt sich keine klare Aussage i.S.d. Auffassung des Beklagten über die zwingend einheitliche Bewertung aller Schallereignisse, die von einem Flughafen herrühren, entnehmen. In der Kommentarliteratur zu BImSchG und LuftVG sind derartige Schlussfolgerungen ebenfalls nicht zu finden.

Im Übrigen ist ein erhebliches öffentliches Interesse kein geeignetes Abgrenzungskriterium für die Beurteilung eines Vorhabens nach unterschiedlichen Immissionsschutzvorschriften. Denn auch innerhalb des Kataloges der immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen existieren Anlagentypen, für die ein erhebliches öffentliches Interesse sprechen kann. Gleichwohl werden diese immissionsschutzrechtlich genauso behandelt wie solche Anlagen, die allein einem rein privatnützigen, gewinnorientierten Zweck dienen.

Die Literatur zum Immissionsschutzrecht stellt ganz überwiegend darauf ab, dass die Einschränkung des BImSchG entsprechend der Amtlichen Begründung (BT-Drs. 7/179, 29) damit gerechtfertigt wird, dass das LuftVG und das Gesetz gegen Fluglärm "auf die besondere Problematik des Fluglärms zugeschnittene Sonderregelungen des Immissionsschutzes enthalten". Hieraus wird geschlussfolgert, dass die Ausnahme des § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG nur insoweit Gültigkeit für Flugplätze besitzt, als diese für den Fluglärm, also den durch Überflüge sowie Start- und Landevorgänge verursachten Lärm, ursächlich sind, vgl. hierzu nur Jarass,

BImSchG, § 2 Rn 21 und Dietlein, in Landmann/Rohmer, UmweltR I, § 2 BImSchG Rn 23, jeweils mwN.

Nach der Kommentarliteratur zum LuftVG ist unter Fluglärm entsprechend § 32 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG auch der Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden zu verstehen, wodurch sich eine Erweiterung des Fluglärmbegriffs auch auf das Rollen der Flugzeuge und auf Flugzeugstandläufe ergeben würde (vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, § 6 Rn 24 und Giemulla/Schmid, LuftVG, § 6).

Gleichwohl wird auch hier eine Unterscheidung zwischen Fluglärm und sonstigem Bodenlärm gezogen. Das sog. "Zaunprinzip", dass für den gesamten Flugplatz den Ausschluss des § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG vorsieht, wird auch in der luftverkehrsrechtlichen Literatur nur vereinzelt vertreten.

Bemerkenswert ist, dass der Beklagte Teile der nach Hofmann/Grabherr und Giemulla/Schmid dem Fluglärm unterfallende Geräusche als sonstige flugbetriebsbedingte Geräusche bezeichnet, die er auch einer ebenso gesonderten Ermittlungstechnik unterzieht. Der Beklagte zeigt damit immerhin, dass auch er einen Unterschied zwischen dem intermittierenden Charakter von Fluglärm im eigentlichen bzw. engeren Sinne und sonstigen Geräuschen, die von einem Flugplatzgelände ausgehen, erkennt. Allerdings versucht der Beklagte mit der Einführung des Begriffs "flugbetriebsbedingter Lärm" den rechtlichen Bewertungsmaßstab "FluglärmG" auf jegliche Lärmarten unmittelbar bzw. mittelbar entsprechend anzuwenden und damit das "Zaunprinzip" zur vollen Geltung zu bringen.

Eine rechtliche Wertung in dieser Ausprägung ist jedoch in keinem Fall gerechtfertigt. Damit ist der Planfeststellungsbeschluss auch und schon an dieser Stelle offensichtlich rechtswidrig, da er von einer fehlerhaften Rechtslage ausgeht. Es ist nicht auszuschließen bzw. es ist sogar zu erwarten, dass bei einer anderen Lärm-ermittlung und Bewertung ein höheres Schutzniveau für die Bewohner der flughafen-nahen Gemeinden, insbesondere auch für die Kläger zu 23. bis 35. eintritt. Dies liegt nahe, da sich zumindest hinsichtlich des nicht unter § 32 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG fallenden Lärms kein Ausschluss von den Regelungen des BImSchG ergibt. Denn bei teleologischer Auslegung des § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG ist unter dem bezeichneten Ausschluss von Flugplätzen nur ein Ausschluss der durch den Flugplatz spezifisch eigenständig verursachten Immissionen, also dem Fluglärm, vom allgemeinen Immissionsschutz des BImSchG bezweckt.

Strittig bleiben danach allenfalls noch die Ermittlung und Bewertung von Rollvorgängen und Flugzeugstandläufen auf dem Flughafen.

Unklar ist hierbei schon, ob dieser Fluglärm i.S.d. § 32 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG auch Fluglärm im Sinne des FluglärmG ist. Aus den gesetzlichen Vorschriften und der Begründung ergibt sich dies jedenfalls nicht. Soweit die AzB07 hierzu eine entsprechende Ermittlung ermöglichen und zulassen kann, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt mangels des Erlasses einer verbindlich Rechtsverordnung noch unklar, wie diese Ermittlung aussieht und wie mit den nach AzB07 gegebenenfalls zu ermittelnden Lärmwerten für den Roll- und Flugzeugstandlauflärm im Verhältnis zu den Lärmwerten für Überflüge sowie Start- und Landeanflüge umzugehen ist.

Der Beklagte und die Beigeladene selbst scheinen angesichts der Unterscheidung in flugbetriebsbedingte und sonstige flugbetriebsbedingte Geräusche und die Vorschrift des FluglärmG eingeschlossen die Regelungen der AzB07 nicht also solche anzusehen, die für die Ermittlung des Rolllärms und des Lärms aus Triebwerksprobeläufen heranzuziehen sind. Vielmehr wurden sämtliche Ausbreitungsberechnungen entsprechend der Richtlinie DIN ISO 9613-2 (Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Oktober 1999) durchgeführt, PFB, S. 987.

Diese Berechnungsmethode wurde im Planfeststellungsverfahren vielfach als unzureichend zur Ermittlung der Belastung durch sonstige flugbetriebsbedingte Geräusche angesehen bzw. wurden realitätsnähere Berechnungsmethoden als vorzugswürdig angesehen. Zu nennen sind an dieser Stelle vorgreiflich des nächsten Abschnittes nur die DIN 9613-1, DIN 45680 und DIN 45681 bzw. das Maß der Schalldämpfung, die Richtwirkung von Triebwerksschall, die Öffnung der Lärm-schutzwand. Diese Kritik bleibt aufrechterhalten und wird durch den Planfeststellungsbeschluss nicht entkräftet.

Geht man wieder über auf die Ebene der Bewertung der so ermittelten Lärmwerte bliebe im Streit, ob auf die Lärmwerte des FluglärmG oder die Lärmwerte der TA Lärm bzw. der DIN 18005 abzustellen wäre. Bei sachgerechter Würdigung der Immissionsart, die der Immissionsart von Dauerschallquellen wie Industrie- und Gewerbebetriebe erheblich näher liegt als der Immissionsart des intermittierenden Fluglärms, ist unter Berücksichtigung des im Umweltrecht allgemein gültigen Vorsorgeprinzips eine Bewertung nach TA Lärm bzw. DIN 18005 vorzugswürdig, drängt sich eine solche mithin auf.

5.2 Unklarheiten und Mängel bei der konkreten Ermittlung von Roll- und Bodenschall im Planfeststellungsverfahren

Die im Sachverhalt dargestellte Belastungssituation für die Kläger zu 29. bis 35. (Kelsterbach) und deren Berücksichtigung durch den Beklagten lässt sich ebenso wenig dem Planfeststellungsbeschluss wie schon zuvor den Planunterlagen der Beigeladenen entnehmen.

An dieser Stelle sei nochmals auf den vorliegenden Sachverhalt hingewiesen:

Die Wohnhäuser der Kläger zu 29. Bis 35. werden den bei der Landung der Flugzeuge verursachten Geräuschen und dem Boden- und Rollschall ausgesetzt. Der Rollschall wird aufgrund der Erforderlichkeit einer Bewältigung der Brückenanstiege bei Überführung auf das Gelände südlich der Autobahn besonders hoch sein, da die Maschinen hierzu „Schub“ geben müssen. Auf dem Scheitelpunkt der Brücken werden die Triebwerke in ca. 13 m Höhe direkt auf das Wohngebiet gerichtet sein und den Schall ungehindert abstrahlen. Weitere Schallquellen bestehen in Wartungsarbeiten, insbesondere den Triebwerksprobeläufe auf dem Flughafengelände. Die Öffnung der Schallschutzwand zum Zweck der Überführung der Flugzeuge von der Landebahn Nordwest auf das Flughafengelände wird hierbei neue „Schallblasen“ Richtung Kelsterbach öffnen. Dadurch werden auch die Startvorgänge von der Startbahn West, für die zudem eine Zunahme von 30 % geplant ist, für die Kelsterbacher Kläger hörbarer.

In Bezug auf die Überführungsvorgänge und die Starts von der Startbahn West sind vor allem die tieffrequenten Geräusche der Triebwerke ein besonderes Problem, da die Absorption des tieffrequenten Schalls durch Luft und körperliche Gegenstände wesentlich geringer ausfällt als bei den mittleren und hohen Frequenzen. Der tieffrequente Schall, musikalisch ausgedrückt die Bässe, sind weniger stark hör- als vielmehr fühlbar. Der Begriff Schall-„druck“ wird im tieffrequenten Bereich dadurch besonders eingängig, da man den Schalldruck auf, an und im eigenen Körper spürt. In diesem Zusammenhang fällt auch die Diskussion um die Richtcharakteristik von Triebwerksschall, die nicht mit der von der Beigeladenen und dem Beklagten übernommenen Annahme einer Schallabstrahlung mit Durchschnittswerten für den Bereich der nicht gemessenen Schallabstrahlung im Winkelbereich von 150° – 180°, PFB, S. 993 f beendet werden kann. Für den tieffrequenten Schall ist gerade in diesem Bereich mit einer höheren Schallabstrahlung zu rechnen.

Eine nachvollziehbare Aufklärung über die bezeichneten baulichen Veränderungen und die dadurch verstärkt auftretenden Phänomene für Kelsterbach wurde nicht erreicht. Auch der Planfeststellungsbeschluss gibt hierzu keinerlei Aufschluss. Auch für Mörfelden-Walldorf kann die Aufarbeitung der Thematik Roll- und Bodenlärm, insbesondere im Hinblick auf Triebwerksprobeläufe, die verstärkt im südlichen Bereich des Flughafens stattfinden sollen, nicht ausreichen.

Der Beklagte bemüht sich zwar recht ausführlich darzustellen, was er im Zusammenhang mit Roll- und Bodenlärm zugrundegelegt hat, wie er gerechnet hat und dass diese Berechnung hinreichend für die Planfeststellung ist, PFB, S. 985-1000. Auf die Kritik der Kläger im Verfahren geht er jedoch nicht konkret ein und kann die plausibel vorgetragenen und erheblichen Zweifel an dem Vorgehen der Beigeladenen, dem sich der Beklagte angeschlossen hat, nicht entkräften. Die einzelnen Kritikpunkte bleiben damit weiterhin offen und sind auch für das Klageverfahren als Kritik an der Schlüssigkeit, Plausibilität und Realitätsnähe der Lärmauswirkungsbetrachtung ohne weiteres anzuführen. Der Planfeststellungsbeschluss ist unter Berücksichtigung dieser Kritik in diesem Punkt auch abwägungsfehlerhaft, da die Lärmauswirkungen nicht hinreichend und auch nicht transparent ermittelt wurden.

Die Mängel an der Darstellung und den Berechnungen werden nachfolgend, soweit nicht schon vorstehend geschehen, in einzelnen Sachpunkten benannt. Zur tiefergehenden Auseinandersetzung wird verwiesen auf das Protokoll des Erörterungstermins vom 06.12.2005, insbesondere S. 9ff, den Bericht 22022007 vom 09.03.2007 für die Initiative Zukunft Rhein-Main von Dr. Kühner sowie die Anlage (Bericht 21012008 vom 21.01.2008 für die Initiativer Rhein-Main von Dr. Kühner).

Die Planunterlagen stellen den Effekt der Wandöffnung in dB(A) nicht gesondert dar. Vielmehr geht es dort bei der Beurteilung der Lärmimmissionen um die Gesamtheit der Lärmauswirkungen auf Kelsterbach und nicht nur um den Bodenlärm. Aus der Zusammenfassung von flugbetriebsbedingten Geräuschen, wie Roll- und Boden- aber auch und vor allem Fluglärm ergeben sich danach keine unzumutbare Fluglärmbelastung in Kelsterbach durch diese Vorgänge, sodass in den Unterlagen auch keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind .

Dem ist entgegenzuhalten, dass die Öffnungswirkung der Lärmschutzwand auf die Kelsterbacher Bevölkerung nicht gesondert untersucht worden ist. Es gibt hierzu keine hinreichende Darstellung und Begutachtung der aufgrund dieser Öffnung auftretenden Maximalpegel und Gefahrenlagen. Der Vorhabensträger hat nicht nachgewiesen, welche Lärmblasen bzw. Isofone an dieser Stelle entstehen wer-

den. Der Vorhabensträger hat bislang nur mit Lärmquellen im Sinne der AzB gerechnet. Auf die konkrete, besondere Situation der Lärmschutzwandöffnung ist er nicht eingegangen, denn nach AzB kann diese Wand nicht gerechnet werden. Eine insofern erforderliche separate Ausweisung der entstehenden Lärmblase liegt jedoch nicht vor.

Daneben ist zu berücksichtigen, dass die Aussage, dass in 600 m Abstand 68 dB(A) nicht überschritten werden, nicht nachvollziehbar ist. Geht man von einer einfachen Schallausbreitungsrechnung ohne Luftabsorption nur über den Abstand aus, sind bei der vorliegenden Sachlage 81 dB zu erwarten. Das ist zu 68 dB eine Differenz von 13 dB. Diese Differenz muss also durch Luft- oder sonstige Absorption aufgefangen werden. Nach den Vorhabensunterlagen, Tabelle 5-1, könnte dies möglich sein, wenn man z.B. unterstellt, dass sich auf 1.000 m bei einer Schwingung von 1 kHz eine Minderung von 10 dB einstellen würde.

Tatsächlich hätte die Rechnung aber nach ISO 9613, Teil 1 erfolgen müssen, in der die Luftabsorption benannt wird. Danach erhält man eine Absorptionswirkung mit einer Minderung von 10 dB(A) allenfalls für hohe Temperaturen (z.B. 35°C) mit hoher Luftfeuchtigkeit. Bei der mittleren Jahrestemperatur ist eine derartige Luftabsorption jedoch nicht denkbar. Auch unter Heranziehung der Standardwerte der ISO 9613, Teil 2 kann nicht von einer derartigen Minderung der dB-Werte ausgegangen werden, insbesondere nicht von einer Minderung von 13 dB(A), selbst wenn die sog. Bodenabsorption oder das DBM hinzugerechnet werden.

Ferner ist auch zu bedenken, dass im vorliegenden Fall seitens der Beigeladenen darauf Wert gelegt wurde, dass es bei dieser Darstellung und Frage um Maximalpegel geht. Wenn es aber um Aussagen zu Maximalpegeln geht, ist man auch gezwungen, über die Varianz dieser Maximalpegel zu reden. Selbst wenn im Mittel bei 600 m Abstand 68 dB(A) zu erwarten wären, was bestritten wird, bedeutet das nicht, dass an jedem Tag, in jeder Situation und für jedes Flugereignis 68 dB(A) nicht überschritten werden. Wenn der Mittelwert angegeben wird, ist unklar, wie viele Ereignisse über diesem Wert und wie viele unter diesem Wert liegen. Der Erfahrung nach sind 35 % der Messwerte höher, 65 % liegen darunter. Die Höhe der Überschreitung lässt sich zudem ableiten. Wenn genau gerechnet wurde, erhält man einen Wert von rund 8 dB(A), der als Aufschlag hinzuzurechnen ist, um den dB-Wert zu erhalten, der nur noch in 2,5 % aller Fälle überschritten wird; nach der Rechnung der Fraport also bei etwa 76 dB(A). Unter Zugrundlegung einer falschen Berechnung wegen falscher Absorptionsraten ist jedoch davon auszugehen, dass dieser Wert bei über 80 dB(A) liegen wird.

Das Gutachten G 10.1-B enthält zwar eine Darstellung zu den von Triebwerksprobeläufen ausgehenden Maximalpegelhäufigkeiten an der Immissionsort Kelsterbach 02, deren Richtigkeit angesichts der oben näher dargestellten Kritik ohnehin entschieden bestritten wird; insoweit ist auch darauf hinzuweisen, dass schon jetzt Maximalpegel im Tagesdurchschnitt von 75 bis 79 dB(A) oder 70 bis 74 dB(A) auftreten. Eine entsprechende konkrete Darstellung der Maximalpegelhäufigkeiten für den gesamten Roll- und Bodenlärm und auch unabhängig von den Triebwerksprobeläufen ist dem Gutachten und den sonstigen Antragsunterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Zu diesem für Kelsterbach relevanten Roll- und Bodenlärm sind insbesondere der durch die Lärmschutzwandöffnung nach Kelsterbach eindringende Lärm von Startvorgängen auf der Startbahn West sowie die Überrollvorgänge auf den Brücken zu zählen.

Der Vortrag der Beigeladenen, dass das Gutachten G 10.1-B auf Seiten 37 und 38 eine Betrachtung zur Höhe der Maximalpegel aus Abfertigungsvorgängen enthalte, und entsprechend der Feststellung, dass Maximalpegel von 68 dB(A) und mehr nicht erreicht werden, sich die Frage nach Maximalpegelhäufigkeiten im Bereich Kelsterbach erübrige, wird den durch oben ausgeführte Kritik näher begründeten, tatsächlichen Gegebenheiten nicht gerecht, sondern ist vielmehr als unzutreffend zurückzuweisen.

Für Mörfelden-Walldorf ist insbesondere noch die Betriebsregelung unter A II 9 und deren Ungeeignetheit für die Lösung des durch die Triebwerksprobeläufe im Süden entstehenden Lärmkonfliktes zu beleuchten.

Unter A II 9.1 wird für Triebwerksprobeläufe festgelegt, dass diese im Leerlauf zu jeder Zeit an jedem Ort mit unbegrenzter Dauer zulässig, PFB, S. 27. Derartige ungemeldete Triebwerksläufe lassen sich vielfach in Walldorf messen. Als ein Beispiel hierfür sei auf Anlage 3, Anhang IV verwiesen. Der dort dargestellte Probelauf ist nicht gemeldet und beschreibt daher den Betriebszustand „idle“. Dieser Probelauf ist wegen seiner hohen Tonalität außerordentlich störend.

Weiter wird unter A II 9.1 geregelt, dass Teillastprobeläufe vor der Halle 5 auf der Position nicht West „Teillast fahren können und vor der Halle 5 auf der Position West Teillast niedriger bis 50% N1“. Alle übrigen Probeläufe haben in der Triebwerksprobelaufeinrichtung zu erfolgen.

Folgt man dem Bodenlärmgutachten Obermeyer G10.1.3, dann liegen die Schallleistungspegel im Mittel bei den folgenden Werten:

Volllast 150 dB(A)

Teillast hoch 146 dB(A)

Teillast niedrig 138 dB(A)

idle 129 dB(A).

Im Gutachten Obermeyer vom November 2002 stellt der Gutachter fest, dass außer Volllast alle anderen Lastzustände tonal sind. Dieser Befund ist zu bestätigen und führt nach DIN 45681 [8] zu einer tatsächlich 5 dB(A) höheren Bewertung.

Bei den höheren Lastzuständen der mehrmotorigen Flugzeuge muss zur Balance ein weiteres Triebwerk in einer Teillast fahren. Dieses Triebwerk ist in der Regel tonal wahrnehmbar, wie dies beispielsweise im Rahmen des Ortstermins in der Sache A380-Werft am 14.09.2007 festzustellen war.

Das Schallmerkmal, Tonalität, wird von dem Beklagten jedoch nicht hinreichend ermittelt und in die Bewertung mit einbezogen, so dass sich diesbezüglich ein erheblicher Abwägungsfehler ergibt. Der Schutzzweck der Auflage lässt sich bei Nichtbeachtung dieses Merkmals nicht mit dem zum Schutz der Betroffenen bzw. der Kläger zu 23. bis 28. vor schädlichen Umwelteinwirkungen gebührenden Maß erreichen. Es bleibt mithin ein Schutzdefizit.

Unter 9.2 erfolgt die Auflage, dass Triebwerksprobeläufe tagsüber in der Einwirkzeit der Dauerschallpegel 57 dB(A) und nachts 50 dB(A) nicht überschreiten sollen. Ein Maximalpegel wird nicht genannt. Dazu ist festzustellen, dass diese Auflage durch künstliche Verlängerung der Einwirkzeit beliebig manipulierbar ist. Da die Dauer eines Triebwerksprobelaufs bei Volllast zwei Minuten selten überschreitet, muss die Auflage lauten, dass über keine Teilzeit von 5 Minuten der Pegel 57 / 50 dB(A) überschritten werden darf. Anderenfalls ist in diesem Punkt von einer nicht hinreichend bestimmten, weil den Schutzzweck nicht erfüllenden Auflage zu sprechen.

In 9.3 wird den Triebwerksprobeläufen die Einhaltung eines Maximalpegels von nicht mehr als 63 dB(A) auferlegt. Dazu ist festzustellen, dass diese Auflage unbestimmt ist, da der Maximalpegel einer dynamischen oder statischen Emission

auf der Immissionsseite erheblichen Variationen durch die meteorologischen Einflüsse unterliegt. Eine Möglichkeit der gesicherten Begrenzung wäre, festzulegen, dass unter günstigen Ausbreitungsbedingungen, wie sie nachts ca. 2/3 der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr auftreten, der mittlere Maximalpegel im Sinne eines Langzeitpegels den Wert y nicht überschreiten darf. Dies ist eine Interpretation, die der TA Lärm weitgehend entnommen ist und auf die das Gutachten Obermeyer G10.1B aufbaut.

Das bedeutet jedoch nach AzB07, dass Triebwerksprobeläufe einen Beitrag zu den NATKriterien liefern, da Langzeitpegel eine Standardabweichung σ zwischen 6 und 8 dB bei Entfernungen von mehr als 2.000 m haben, wie man anhand von Messungen feststellen kann.

Mit der hier getroffenen Regelung wird jedoch der Sinn der Einschränkung des Flugverkehrs zur Nachtzeit unterlaufen, da die Probeläufe in dieser Zeit ungemeldet oder gemeldet ablaufen können, ohne dass sie dem besonderen Schutz der Nachtruhe nach LuftVG § 29 unterliegen. Auch hierin liegt ein erheblicher Mangel bei der Bewältigung der durch das Vorhaben entstehenden Konflikte, der als offensichtlicher Abwägungsmangel zu qualifizieren ist.

6. Rechtswidrige Behandlung der Luftschadstoffproblematik

Der Planfeststellungsbeschluss ist weiterhin offensichtlich rechtswidrig hinsichtlich der Festsetzungen zum Schutz der Kläger zu 29. bis 35. vor Luftschadstoffen. Es liegt ein Verstoß gegen §§ 8, 9 Abs. 2 LuftVG vor, denn die durch den Bau und den Betrieb des geplanten Vorhabens hervorgerufenen Auswirkungen werden durch den Planfeststellungsbeschluss nicht bewältigt.

Unstreitig ist, dass es während der Bauphase zu Grenzwertüberschreitungen des PM₁₀-Wertes kommen wird (S. 2158 des PFB). Die Grenzwerte der 22. BImSchV müssen jedoch im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses beachtet werden. Es kann also nicht auf eine Abwägung in dem Sinne abgestellt werden, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen bei PM₁₀ der Planfeststellung angesichts der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens nicht entgegen stehen, so PFB, S. 2156 unten. Vielmehr haben die Kläger zu 29. bis 35., die von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts für Feinstaubpartikel PM₁₀ betroffen sind, ein Recht auf Abwehr ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigungen, vgl. BVerwG Urteil v. 27.09.2007 - 7 C 36/07.

Auch für die Betriebszeit besteht nach den Berechnungen der Beigeladenen, die der Beklagte zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht hat, die Gefahr einer unzulässigen Luftschadstoffbelastung durch Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwerts, PFB, S. 2146 ff. Dabei wird die Prognose der NO₂-Belastung durch die Verwendung zu niedrig oder nicht plausibel bemessener Parameter klein gerechnet. Bei einer korrekten Ermittlung bzw. Anwendung der Prognoseparameter ist mit einer weitaus höheren NO₂-Belastung zu rechnen, die einen Transfer der Problembewältigung vom Planfeststellungsverfahren in den Bereich der Aktionsplanung entsprechend 22. BImSchV auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht mehr erlaubt.

Unter A XI 8 „Immissionen während der Bauphase“ (PFB, S. 155 f.), trifft der Beklagte Nebenbestimmungen zum Schutz der Kläger zu 29. bis 35. für die Bauzeit der Landebahn Nordwest. Für den anschließenden Betrieb der Landebahn bzw. des Flughafens werden im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Nebenbestimmungen verfügt.

Weder ist die Verfügung im Hinblick auf die Immissionen während der Bauphase ausreichend, noch lässt sich das Problem der Luftschadstoffproblematik für die Betriebsphase ohne Modifizierung des Planfeststellungsbeschlusses lösen.

6.1 Ungenügende Nebenbestimmung für Immissionen während der Bau-phase

Auch wenn der Beklagte immerhin hinsichtlich der Immissionen während der Bau-phase, insbesondere im Hinblick auf PM₁₀-Immissionen, Nebenbestimmungen verfügt, so genügen diese Nebenbestimmungen weder den rechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit, noch erreicht der Beklagte dadurch eine Beachtung der Grenzwerte der 22. BImSchV im Rahmen der verbindlichen und zwingenden Gefahrenabwehr. Der Beklagte selbst führt aus, dass während der Bauphase für PM₁₀ unter anderem in Kelsterbach, auch am Wohnort der Kläger zu 29. bis 35., mit der Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte zu rechnen ist (PFB, S. 2158):

„Danach ist für PM₁₀ in Kelsterbach insgesamt eine Überschreitung des Jahresmittelwerts zu erwarten. Zudem wird im Gutachten G15.2 prognostiziert, dass der über 24 Stunden gemittelte Grenzwert für PM₁₀ in Eddersheim, Okriftel, Kelsterbach, Schwanheim und Raunheim im ungünstigsten Fall an mehr als 35 Tagen überschritten wird (vgl. § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV).“

Aus Tabelle 4-2 des Gutachtens G 15.2 der Planunterlagen ergibt sich, dass der Tagesmittelwert für PM₁₀ in Kelsterbach an 75 – 104 Tagen überschritten wird.

Unter Berücksichtigung dieser Belastungsprognose meint der Beklagte, dass den errechneten Grenzwertüberschreitungen mit der Nebenbestimmungen A XI 8 ausreichend begegnet werden kann.

Die Nebenbestimmungen A XI 8 lauten (PFB, S. 155 f.):

- „1. Es sind nur Baufahrzeuge und -maschinen mit schadstoffarmen Motoren einzusetzen, die der europäischen Abgasnorm entsprechen.*
- 2. Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben.*
- 3. Die Anzahl der Umschlagvorgänge ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.*
- 4. Bei trockener Witterung sind die Schüttgüter vor dem Umschlag zu befeuchten.*
- 5. Bei den Abkip- und Umschlagvorgängen sind möglichst große Bagger- und Radladerschaufeln zu verwenden. Die Abwurfhöhe ist so gering wie möglich zu halten. Auf den Einsatz von Förderbändern ist – soweit betrieblich möglich – zu verzichten.*
- 6. An- und Abfahrtswege zum Transport von Erdaushub und Materialien, die in Straßenbauweise befestigt sind, sind arbeitstäglich zu reinigen.*
- 7. Im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrten in den bzw. aus dem unbefestigten Baustellenbereich sind Reifenwaschanlagen einzurichten.*
- 8. Die Anordnung ergänzender Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.“*

Der Beklagte legt jedoch nicht dar, in welcher Höhe bzw. in welchem Umfang mit einer Reduzierung der baubedingten Feinstaubimmissionen zu rechnen ist. Ohne eine Prognose über die Höhe des Reduktionserfolges der einzelnen verfügbaren Maßnahmen kann nicht geschlussfolgert werden, dass keine Grenzwertüberschreitung eintreten wird.

Das Recht auf Abwehr gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist aufgrund der für die Kläger zu 29. bis 35. in nicht nachvollziehbarer oder überprüfbarer Art und Weise verfügbaren Nebenbestimmungen mangels einer Maßnahmen-Wirkungs-Betrachtung als nicht gewährleistet anzusehen.

Daran ändert auch der Vorbehalt des Beklagten zur Verfügung weitergehender Nebenbestimmungen nichts. Denn es bleibt vollkommen unklar, wann und unter welchen Bedingungen weitergehende Nebenbestimmungen verfügt werden sollen.

Sinnvollerweise müsste zunächst verfügt werden, ein Luftschadstoffüberwachungssystem in dem Umfeld der Baustelle, insbesondere an verschiedenen Randlagen der betroffenen Gemeinden, zu installieren, um überhaupt zu ermitteln, ob die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und die nicht weiter begründeten Erwartungen an die Wirkungen der Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Luftschadstoffbelastung eintreten.

Schließlich lässt sich bei genauerer Betrachtung der einzelnen Nebenbestimmungen eine Vielzahl von offenen Fragen aufzeigen, die unabhängig von einer fehlenden Maßnahmen-Wirkungs-Prognose dazu führen, dass die einzelnen Nebenbestimmungen unklar und unbestimmt sind.

Zunächst einmal ist völlig unklar, wer für die Überwachung der Einhaltung der Nebenbestimmungen verantwortlich sein soll. Wird dies den Baufirmen überlassen, der Stadt Kelsterbach, der Beigeladenen, dem Beklagten oder dem zuständigen Regierungspräsidium? Wer ist in die Verantwortung zu nehmen, wenn die Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden (Baufirma, Fraport AG)? Welche Konsequenzen sind bei Nichteinhaltung der Nebenbestimmungen vorgesehen (Bußgeld, Baustopp etc.)? Wer entscheidet über Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Nebenbestimmungen?

In Bezug auf die einzelnen Nebenbestimmungen lassen sich die Fragen (nicht abschließend) fortsetzen:

Zu 1: Der Planfeststellungsbeschluss trifft keine Angaben, welcher europäischen Abgasnorm die Baufahrzeuge und –maschinen entsprechen sollen. Sollen diese der zum Datum des Planfeststellungsbeschlusses gültigen Abgasnorm entsprechen oder der während der Bauphase gültigen (Euro 4 oder Euro 5-Norm)? Gleiches gilt für Baumaschinen.

Zu 2: Was ist darunter zu verstehen, dass Baufahrzeuge nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben sind? Woraus ergibt sich, was unbedingt erforderlich ist?

Zu 3: Wer bestimmt die Anzahl der Umschlagvorgänge, die dem unbedingt erforderlichen Maß entsprechen, bzw. nach welchem Maßstab werden diese bestimmt?

Zu 4: Wer entscheidet, wann es sich um trockene Witterung handelt und in welchem Umfang sind die Schuttgüter dann zu befeuchten?

Zu 5: Was ist unter möglichst großen Bagger- und Radladerschaufeln zu verstehen? Welche Abwurfhöhe ist als so gering wie möglich anzusehen? Wann ist es betrieblich möglich, auf den Einsatz von Förderbändern zu verzichten?

Zu 6: Wie sollen die in Straßenbauweise befestigten An- und Abfahrtswege gereinigt werden? Sollen diese trocken abgekehrt oder befeuchtet und dann abgekehrt werden?

Zu 7: Bedeutet die Einrichtung von Reifenwaschanlagen auch zwingend deren Benutzung bei jeder Ein- und Ausfahrt?

Werden bei der Ausschreibung der Bauaufträge auch diese Nebenbestimmungen zum Gegenstand der Ausschreibung gemacht, bzw. werden die eingegangenen Angebote auch am Maßstab der Nebenbestimmungen A XI 8 geprüft?

Im Ergebnis zeigt sich damit evident, dass die Einhaltung von in der Planfeststellung zwingend beachtlichen Grenzwerten durch die Verfügungen des Beklagten keineswegs gesichert ist. Vielmehr offenbart sich eine konkrete Gefahr für die Gesundheit der Kläger zu 29. bis 35. durch Immissionen in der Bauphase und ein ungenügendes "Gefahrenabwehrkonzept". Damit ist der Planfeststellungsbeschluss offensichtlich rechtswidrig und darf nicht vollzogen werden.

6.2 Änderung der Baulogistik notwendig?

Es steht zudem zu befürchten, dass die Kläger zu 29. bis 35. während der Bauphase höheren Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ausgesetzt werden, als dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt worden ist.

Denn durch die Sperrung der Brücke über die BAB 3 für Lkw ab 16 t ab März 2008 wird das gesamte Baulogistikkonzept der Beigeladenen in Frage gestellt. Es ist anzunehmen, dass die Transportwege bezüglich sämtlicher Baumaßnahmen im Kelsterbacher Wald völlig verändert werden müssen. Die jüngst gesperrte Brücke wird als Transportweg Nummer 6 im Plan B 5.1.-1 bezeichnet. Auf diesem Teilstück sollten 183.229 Transporte abgewickelt werden (vgl. hierzu: B5, Erläuterungsbericht Baulogistik und Grundwasserhaltung während der Bauzeit, 20.12.2006, S. 95).

Eine Änderung der Baulogistik wäre nur dann nicht notwendig, wenn die Beigeladene abwartet, bis die Brücke saniert ist. Da mit einem Neubau der Brücke im Rahmen der Erweiterungsmaßnahmen der BAB3 zu rechnen ist, dürfte eine vorherige Sanierung nicht in Betracht kommen, so dass auf absehbarer Zeit nicht mit der Befahrung der Brücke mit Lkw über 16 t zu rechnen ist. Sollte die Beigeladene dies nicht abwarten, stellt sich die Frage, ob überhaupt ein verändertes Baulogistikkonzept machbar ist.

Wird ein neues Baulogistikkonzept erarbeitet, müssen die Auswirkungsprognosen in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffbelastungen während der Bauphase neu erstellt werden.

6.3 Fehlerhafte Bewertung der Luftschadstoffbelastung während des Betriebes

Die fehlerhafte Bewältigung der Luftschadstoffproblematik durch den Beklagten für die prognostizierte Überschreitung des Jahresgrenzwertes NO₂ während des Betriebs des Flughafens, PFB, S. 2146 ff, ergibt sich aus zwei Komponenten. Zum einen werden die rechtliche Bedeutung der Grenzwerte der 22. BImSchV und die sich daraus ergebenden Folgen für das Planfeststellungsverfahren anhand der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu restriktiv und einseitig gewürdigt. Zum anderen zeigen sich im Hinblick auf eine ganze Reihe von Faktoren,

deren Bestimmung für eine zuverlässige Prognose unablässige Voraussetzung ist, derart beachtliche Fehler, dass die Luftschadstoffprognose der Beigeladenen und die vom Beklagten darauf gestützte und planfestgestellte Rechtsfolge – Transfer in die Luftreinhalteplanung - nicht haltbar sind.

6.3.1 Rechtliche Bedeutung von Luftschadstoffen

Der Beklagte wendet die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Berücksichtigung von Luftschadstoffen in der Planfeststellung zu restriktiv und auf das Ziel der Vorhabenzulassung orientiert zu einseitig an, wenn er folgende Feststellung trifft, PFB, S. 2146 f:

„Nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. die Urteile vom 26.05.2004 -BVerwG 9 A 6.03- und vom 23.02.2005 -BVerwG 4 A 4.04- sowie den Beschluss vom 01.04.2005 -BVerwG 9 VR 7.05-) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Vorhabens. Die Aufgabe, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, ist nicht der Planfeststellungsbehörde zugewiesen. Die 22. BImSchV stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufene Luftverunreinigung ab. Vielmehr liegt dem Luftqualitätsrecht eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Danach ist Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig zu begegnen. Sind also die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Rechtsfolgen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Danach ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, in dem die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt werden, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind. Auch aus dem Gebot der Konfliktbewältigung folgt nichts anderes. Danach müssen die durch die Planung hervorgerufenen Konflikte möglichst in der Planfeststellung selbst bewältigt werden, d. h. die Planung darf nicht dazu führen, dass Probleme, die von ihr verursacht werden, ungelöst bleiben. Doch die Bewältigung der durch ein Vorhaben ausgelösten Konflikte kann auch darin bestehen, die Problemlösung auf ein spezielles Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu verlagern. Ein solcher Konflikttransfer in ein weiteresungsverfahren ist nur dann ausgeschlossen, wenn bereits im Planfeststellungsverfahren absehbar ist, dass sich die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme dort nicht lösen lassen. Der Verweis auf die Luftreinhalteplanung i. S. d. § 47 BImSchG wäre also unzulässig, wenn zur Zeit der Planfeststellung davon ausgegangen werden müsste, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.“

Bei einer genaueren Lektüre des hier vom Beklagten nicht zitierten aber ganz offensichtlich als Vorlage genutzten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, Rn 426 (juris) zeigen sich nicht nur Unterschiede in der Formulierung, sondern auch im Inhalt:

„Zur rechtlichen Relevanz der 22. BImSchV im Planfeststellungsverfahren hat sich das Bundesverwaltungsgericht inzwischen mehrfach geäußert (vgl. BVerwG, Urteile vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - BVerwGE 121, 57, vom 18. November 2004 - BVerwG 4 CN 11.03 - BVerwGE 122, 207 und vom 23. Februar 2005- BVerwG 4 A 5.04 - BVerwGE 123, 23). Die Einhaltung der dort aufgeführten Grenzwerte ist keine unbedingte Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung. Die 22. BImSchV stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG, der den Anforderungen des Art. 8 Abs. 3 der Richtlinie 96/62/EG vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (ABl EG Nr. L 296 5. 55) Rechnung trägt. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. auch § 11 Abs. 3 der 22. BImSchV). Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen. Nach allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen dürfen freilich Konflikte, die durch ein Planvorhaben ausgelöst oder verschärft werden, in ein anderes Verfahren dann nicht verlagert werden, wenn bereits absehbar ist, dass sie sich dort nicht lösen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. März 1988 - BVerwG 4 C 56.84 - Buchholz 406.11 § 9 BauGB Nr. 30; Beschluss vom 14. Juli 1994 - BVerwG 4 NB 25.94 - Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 75). Durch ein Verkehrsprojekt dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich mit dem Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder beseitigen lassen. Insbesondere dann, wenn das Planvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt, scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus, es sei denn, dass die Einhaltung der Grenzwerte an der Quelle zu gegebener Zeit durch nachträgliche Schutzvorkehrungen, Verkehrsbeschränkungen oder verkehrslenkende Maßnahmen sichergestellt werden kann.“

So meint z.B. der Beklagte, dass ein Konflikttransfer in ein weiteres Verwaltungsverfahren nur dann ausgeschlossen ist, wenn bereits im Planfeststellungsverfahren absehbar ist, dass sich die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme dort nicht lösen lassen. Diese Beschränkung des Ausschlusses des Konflikttransfers lässt sich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht entnehmen. Unter der vorbezeichneten Randnummer des Urteils zu Berlin-Schönefeld heißt es im gleichen Kontext nicht „nur dann“, sondern „insbesondere dann“.

Zudem meint der Beklagte offenbar, dass der Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in den von ihm zum Verhältnis des Planfeststellungsrechts zur 22. BImSchV aufgeführten Punkten das Luftschadstoffproblem bzw. den planungsrechtlichen Grundsatz der Konfliktbewältigung hinreichend auflöst. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden.

Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, die Richtlinien 96/62/EG und 1999/30/EG, zugrunde gelegt, sind auch weitere Möglichkeiten der zwingenden Beachtlichkeit der Grenzwerte und der notwendigen Bewältigung von vorhabensbedingten Konflikten im Planfeststellungsverfahren denkbar.

Die aus diesen Richtlinien resultierende Luftreinhalteplanung, auf die der Beklagte im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zur Konfliktbewältigung verweist, ist zweifelsohne ein Mittel zur Erreichung der Ziele der Richtlinien, das zudem für das deutsche Recht einige, zum Teil wesentliche und in der Praxis erhebliche Neuerungen mit sich gebracht hat.

Die Luftreinhalteplanung ist aber ausdrücklich nur eine Mindestanforderung an die Mitgliedstaaten hinsichtlich der einzusetzenden Instrumente zur Gewährleistung einer durch Grenz- bzw. Zielwerte bestimmten Luftqualität. Denn nach dem 4. Erwägungsgrund der Richtlinie 1999/30/EG, der ausdrücklich darauf hinweist, dass es sich bei den in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerten nur um Mindestanforderungen handelt, können die Mitgliedstaaten gem. Art. 130t des EGV 1957 (= Art. 176 EGV 2001) vielmehr auch verstärkte Schutzmaßnahmen ergreifen.

In dieser Erkenntnis bewegt sich grundsätzlich auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wenn es ausführt, BVerwG Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5/04 – Rn 27 (juris):

„Zwar werden hierdurch auf die Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV jedoch nicht beschränkt.“

Die weitergehende (Umkehr-)Schlussfolgerung, dass dadurch eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabensbezogen zu garantieren, ausgeschlossen werde, liegt durchaus nahe.

Dieser Ausschluss kann sich jedoch nur auf die abstrakt generelle Pflicht der Planfeststellungsbehörden aus dem Verhältnis der unterschiedlichen Normen beziehen. Denn wie das BVerwG ebenfalls erkennt, hängt es gerade vom Einzelfall ab,

ob eine Vorhabenzulassung an den Regelungen und Grenzwerten der 22. BImSchV scheitern kann bzw. scheitert. Daraus ergibt sich, dass auch bei einem Ausschluss einer vorhabensbezogenen Maßnahmenpflicht zur Luftreinhaltung auf abstrakt genereller Normenebene sich das Planungsermessen im konkreten Einzelfall gleichwohl auf Null reduzieren kann, mithin vorhabensbezogenen Festsetzungen zu treffen sind bzw. das geplante Vorhaben nicht durchführbar ist.

Dies ergibt sich aus den Maßgaben des § 9 Abs. 1 und 2 LuftVG. Nach § 9 Abs. 1 LuftVG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. In Bezug auf den Gesundheitsschutz (und auch den Schutz der natürlichen Vegetation) kommt dabei dem Zustand der Luft als öffentlichem und drittschützendem Belang eine erhebliche Bedeutung zu. Die Planfeststellung muss im Hinblick auf diesen Belang rechtmäßig sein. Als ein Mittel, die Rechtmäßigkeit zu erreichen, sieht § 9 Abs. 2 LuftVG vor, die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind. Ob und wann wegen der nachteiligen Wirkung eines Vorhabens auf Rechte anderer oder auf das Wohl der Allgemeinheit das Vorhaben insgesamt nicht zulässig ist, wird vom Gesetz nicht näher umschrieben. Dies bleibt letztlich der planerischen Abwägung vorbehalten.

6.3.1.1 Darlegungsanforderungen und Beweislast

Unklar ist dabei aber, welche Anforderungen das Bundesverwaltungsgericht unabhängig von den jeweils prognostizierten Luftschadstoffwerten an die Darlegung darüber stellt, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV mit Hilfe der Luftreinhaltungsplanung eingehalten werden können. Bislang hat es nur auf den Extremfall, dass eine Luftreinhaltungsplanung nicht zum Erfolg führen kann, ohne dass das planfestgestellte Vorhaben in seiner Zielsetzung gefährdet wird, abgestellt und entschieden, dass jedenfalls dann im Rahmen der Vorhabensplanung Anpassungen erforderlich werden bzw. auf das Vorhaben in Gänze verzichtet werden muss. Daraus lässt sich aber nicht schließen, wer im Verwaltungsverfahren und im Prozess wie darlegen muss, ob eine Luftreinhaltungsplanung erfolgreich den Konflikt bewältigen

kann, ohne das Vorhaben zu gefährden. Denn für die Beurteilung, ob die Luftreinhalteplanung die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV sicherstellen kann, ist es erforderlich, sich bereits im Planfeststellungsverfahren über das System der Luftreinhalteplanung und seine Wirkmechanismen eingehend Gedanken zu machen. Anderenfalls bliebe es der Vermutung der Entscheidungsträger über die praktischen und technischen Maßnahmenmöglichkeiten und über die damit verbundenen mutmaßlichen Wirkungen überlassen, ob eine prognostizierte Grenzwertüberschreitung über die Luftreinhalteplanung hinreichend im Sinne des Gebotes der Konfliktbewältigung gelöst werden kann. Allein die theoretische Möglichkeit einer Konfliktlösung im Wege der Luftreinhalteplanung kann jedenfalls nicht für eine derartig weitreichende Entscheidung ausreichen.

Die Zulässigkeit des Vorhabens kann mithin nur dann festgestellt werden, wenn die Verlagerung eines Konfliktes in ein anderes Verfahren mit hinreichender, belegbarer Sicherheit die allseits verträgliche Lösung des Konflikts zu Folge haben wird. Denn die Zulässigkeit des Vorhabens steht auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schließlich unter der Bedingung, dass eine hinreichende Konfliktbewältigung erfolgt. Nur so kann gewährleistet sein, dass das Vorhaben im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange zulässig ist.

Problematisch ist, dass eine gefährliche Luftschadstoffbelastung eine komplexe Verknüpfung ganz unterschiedlicher variabler Faktoren ist. In einem Aktionsplan müssten also für jeweils näher bestimmte Bereiche, die maßgeblichen Faktoren und ihr Zusammenspiel in typischen Szenarien dargestellt werden, um kurzfristig eine allein sinnvolle, quellenbezogene Gefahrenabwehr leisten zu können.

Belastbare Ausführungen und Erkenntnisse darüber, welche konkreten Mindestanforderungen an den Maßnahmenkatalog einer zukünftigen Luftreinhalteplanung zu stellen sind, liegen im vorliegenden Verfahren jedenfalls nicht vor.

Der Vorhabensplan war und ist aus diesem Grund noch nicht entscheidungsreif.

6.3.1.2 Das Instrument der Luftreinhalteplanung

Dass die Luftreinhalteplanung als Instrument der Sicherung der Luftqualität eine Mindestanforderung ist, heißt zudem nicht, dass es nicht notwendig sein kann, andere Instrumente vorzuziehen, die die Sicherung der Luftqualität effektiver und besser bewerkstelligen, auch wenn über den Weg der Luftreinhalteplanung noch

eine nachträgliche Sicherung der Luftqualität möglich sein könnte.

Ausgangspunkt ist dabei Art. 2 RL 1999/30/EG, der diverse Begriffsbestimmungen beinhaltet. Nach dessen Nr. 5, der mit Art. 2 Nr. 5 RL 96/62/EG übereinstimmt, handelt es sich bei einem Grenzwert um einen Wert, der aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums erreicht werden muss und danach nicht überschritten werden darf. Darüber hinaus enthält die Richtlinie für jeden Luftschadstoff eine eigenständige Vorschrift, in der diese Begriffsbestimmung nochmals ausdrücklich zur Geltung gebracht wird. So formuliert Art. 4 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Anhang II Abschnitt I RL 1999/30/EG für Stickstoffdioxid ausdrücklich, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen um sicherzustellen, dass die gem. Art. 7 beurteilten Konzentrationen von Stickstoffdioxid in der Luft ab dem 01.01.2010 den 1-Stunden-Grenzwert von 200 µg/m³ nicht mehr als 18mal im Kalenderjahr und den Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ überhaupt nicht überschreiten.

Nach dem Wortlaut dieser Bestimmungen besteht daher in keiner Weise Anlass zum Zweifel darüber, dass die Grenzwerte für die in der Richtlinie aufgeführten Luftschadstoffe ab dem in der Richtlinie bestimmten Zeitpunkt nicht überschritten werden dürfen. Diese Vorschrift ist mithin als Zwang formuliert. Für den Mitgliedstaat kann und darf es demnach überhaupt keine Rolle spielen, ob er diesem Zwang vermittels der Luftreinhalteplanung gerecht werden kann. Steht aufgrund eines neu geplanten Vorhabens, das nach dem Grenzwertstichtag in Betrieb genommen werden soll, zu befürchten, dass nach dessen Inbetriebnahme, also auch nach dem Grenzwertstichtag, ein Grenzwert überschritten wird, verletzt der Mitgliedstaat seine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung sehenden Auges, wenn er nicht vorsorgend Maßnahmen ergreift, die eine Grenzwertüberschreitung aufgrund des geplanten Vorhabens im Rahmen des Vorhersehbaren verhindern können.

Wenn ein Vorhaben erst nach dem maßgeblichen Stichtag für die Grenzwerteinhalten zu dessen Überschreitung führen kann und wird, kann bei der Vorhabenzulassung zudem nicht mehr auf eine Luftreinhalteplanung im engeren Sinne verwiesen werden. Denn die Luftreinhalteplanung i.S.d. § 11 Abs. 3 22. BImSchV ist nur ein vorsorgendes Instrument, um eine geordnete Reduzierung der Luftbelastung zu möglichst gleichen Lasten aller Emittenten im Rahmen der Verhältnismäßigkeit bzw. Zumutbarkeit bewerkstelligen zu können. Dem Gedanken der Verhältnismäßigkeit und Zumutbarkeit entspricht die Richtlinie dabei gerade insoweit,

als sie Grenzwerte erst für einen vom Inkrafttreten der Richtlinie aus betrachtet relativ weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkt festlegt und in der Zwischenzeit mit Toleranzmargen gearbeitet werden kann.

Nach dem Grenzwertstichtag scheidet eine Luftreinhalteplanung im Sinne einer planmäßigen Reduzierung der Luftschadstoffbelastung also aus. Das Recht sieht ab diesem Zeitpunkt vielmehr einen durch die Grenzwerte festgesetzten Maximalstatus an Luftschadstoffbelastung bzw. einen Minimalstatus an Luftqualität vor.

Gleichwohl ist wegen Art. 7 Abs. 3 RL 96/62/EG, der in § 11 Abs. 4 22.BImSchV umgesetzt wurde, eine Aktionsplanung, eine vorsorgliche Luftreinhalteplanung für Fälle der Gefahrenabwehr, durchzuführen. Nach Art. 7 Abs. 3 RL 96/62/EG haben die Mitgliedstaaten Aktionspläne zu erstellen, in denen die Maßnahmen angegeben werden, die im Fall der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte und/oder der Alarmschwellen kurzfristig zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung zu verringern und deren Dauer zu beschränken. Es geht nach dem eindeutigen Wortlaut also nicht darum, dass ein Aktionsplan erst bei einer Überschreitung eines Grenzwertes Maßnahmen zur Sicherung der Luftqualität vorsehen muss. Ansatzpunkt von Maßnahmen ist nicht erst die Gefahrverwirklichung einer Grenzwertüberschreitung also ein „Luftqualitätsschaden“, sondern gerade die Gefahr, dass eine solche Grenzwertüberschreitung, ein „Luftqualitätsschaden“, mit einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit bevorsteht. Daraus folgt auch, dass spätestens zum jeweiligen Stichtag für die Gültigkeit des Grenzwertes eines Luftschadstoffes, ein Aktionsplan zur Gefahrenabwehr vorliegen muss. Denn anderenfalls könnte ein Mitgliedstaat nicht seine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung erfüllen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Dies gilt jedenfalls für die Gemengelage von Immissionen aus unterschiedlichen Quellen.

6.3.1.3 Luftschadstoff NO₂ in Kelsterbach

Das bedeutet für NO₂, dass bereits unterhalb von 40 µg Jahresbelastung ein Aktionsplan aufgestellt sein muss, der nicht erst den Schaden, sondern die Gefahr des Schadenseintritts berücksichtigt. Es müsste also unterhalb des Grenzwertes eine relevante Schwelle festgelegt werden, ab der Gefahrenabwehrmaßnahmen zu ergreifen sind, um eine Gefahrverwirklichung auszuschalten. Nur so kann letztlich auch zweckentsprechend das Ziel, die Grenzwerte nicht mehr zu überschreiten, erreicht werden.

Nach den Prognosen der Beigeladenen besteht im Bereich Kelsterbach-Süd immerhin für das Prognosejahr 2020 die Gefahr einer Grenzwertüberschreitung für NO₂, vgl. Karte A-24 zu G 13.4 (2006). Für die Kläger zu 29. bis 35. sind danach NO₂-Belastungen zwischen 38 und 40 µg zu erwarten. Nach den ersten Planunterlagen zum Prognosejahr 2015 liegt die erwartete Luftschadstoffbelastung in diesem Bereich zwischen 39 und 42 µg, vgl. Karte A-24 zu G 13.4 (2004). Im Jahr 2015 besteht gegenüber dem Jahr 2020 also eine gesteigerte Gefahr für Grenzwertüberschreitungen in diesem Bereich. Welchen Wert die Luftschadstoffbelastung im Jahr der Inbetriebnahme der geplanten Landebahn im Bereich Kelsterbach Süd haben wird, lässt sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Es lässt sich aber, gestützt auf diese Ergebnisse und die Annahme der Beigeladenen, dass die Abnahme der Luftschadstoffbelastung trotz verkehrlicher Mehrbelastung aus dem zunehmenden Einsatz schadstoffarmer Emissionsquellen (Kfz, Flugzeuge etc.) und der stetigen Abnahme der Hintergrundbelastung resultiert, mit gutem Grund mutmaßen, dass die Luftschadstoffbelastung für die Kläger zu 29. bis 35. noch höher liegen wird.

Darüber hinaus wird für den Kurzzeitgrenzwert für NO₂ prognostiziert, dass für alle Gemeinden mit Wohnbevölkerung im Nahbereich die Wahrscheinlichkeit einer Grenzwertüberschreitung für den Planungsfall zwischen 0 - 10 % liegt, G14, S.64.

Damit zeigt sich, dass es für den Luftschadstoff NO₂ unumgänglich ist, bereits bei Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest einen Aktionsplan erarbeitet zu haben, der Maßnahmen für die Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte vorsieht.

Dabei können nach Art. 7 Abs. 3 RL 96/62/EG, je nach Fall, Maßnahmen zur Kontrolle und, soweit erforderlich, zur Aussetzung von Tätigkeiten vorgesehen werden, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte beitragen.

Angesichts der bereits dargestellten, von der Beigeladenen prognostizierten Luftschadstoffbelastung ist die Installation eines Kontrollsystems der Luftqualität im Kelsterbacher Süden unumgänglich. Darüber hinaus müssen angesichts der prognostizierten Werte, die teils unter, teils über den Grenzwerten liegen, auch Maßnahmen zum aktiven Schutz vor dem Eintritt der Grenzwertüberschreitungen getroffen werden. Das bedeutet, dass im Aktionsplan hinsichtlich aller Tätigkeiten, die zu den Grenzwertüberschreitungen beitragen, Beschränkungen oder im Extremfall kurzfristige Einstellungs- bzw. Aussetzungsverfügungen vorgesehen werden müssen. Dabei ist es dem Grundsatz der Gleichbehandlung geschuldet, die Beschränkung der jeweiligen Tätigkeiten an ihrem konkreten Immissionsbeitrag auszurichten.

Im Jahr 2020 liegt in Karte A-24 G 13.4 (2006) der flugverkehrinduzierte Immissionsanteil im Bereich Kelsterbach Süd zwischen 34 % und 40 %. Für das Jahr 2015 ist nach der Karte A-24 G 13.4 (2004) ein flugverkehrinduzierter Immissionsanteil von 30 % bis 38 % festzustellen. Das bedeutet umgekehrt, dass zur Sicherstellung der Luftqualität mit für den Luftverkehr empfindlichen Maßnahmen zu rechnen ist.

Auch wenn bei der Aufstellung des Aktionsplans und der Verfügung von Maßnahmen nach diesem Aktionsplan nicht nur der Gleichbehandlungsgrundsatz, sondern auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist, unter dessen Berücksichtigung zumindest denkbar ist, dass eine abweichende, nicht den Immissionsanteilen entsprechende Verteilung beschränkender Maßnahmen getroffen werden könnte, so erscheint es gleichwohl nicht denkbar, dass bei einem Immissionsanteil von über 30 % ein verantwortlicher Emittent nicht zur Problembewältigung herangezogen wird.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass der Neubau der Landebahn Nordwest einen erheblichen Beitrag an den Luftschadstoffbelastungen der näheren Umgebung, insbesondere des Bereichs Kelsterbach Süd, leistet. Aufgrund der Gesamtimmissionsbelastung ist eine Aktionsplanung erforderlich. Die dort zu treffenden Gefahrenabwehrmaßnahmen werden zumindest in den Betrieb der Landebahn Nordwest eingreifen müssen. Dabei ist schon nach den Unterlagen der Beigeladenen gerade in den ersten Jahren des Betriebs der Landebahn Nordwest damit zu rechnen, dass Betriebsbeschränkungen ausgesprochen werden müssen. Das mit den Planungen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt verfolgte Ziel einer Kapazitätserweiterung wird damit konterkariert.

Noch nicht geklärt ist damit die vom BVerwG aufgeworfene Frage, ob die unter den beschriebenen Umständen zwingend erforderliche, „bloße“ Aktionsplanung den Luftschadstoffkonflikt, der im Rahmen der Planfeststellung festzustellen ist, hinreichend bewältigen kann.

Diese Frage kann schon nach den Unterlagen der Beigeladenen nur eingeschränkt bejaht werden. Denn, wie bereits dargestellt, wird es bis mindestens zum Jahr 2020 notwendig sein, Aktionspläne, die auch den Betrieb des Frankfurter Flughafens, zumindest die neu geplante Landebahn, betreffen, aufzustellen. Durch die im Einzelfall zu treffenden Maßnahmen kann es zu erheblichen Einschränkungen des Planungsziels kommen, die Kapazität des Flughafens zu erweitern. Dadurch werden das vorliegende Planungskonzept und die Planrechtfertigung in Frage gestellt. Denn für einen unbestimmten Zeitraum in der Zukunft ist

nicht sicher, dass sich die Planungsziele verwirklichen lassen. Dies gilt insbesondere für die ersten Jahre nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest.

Hinzu kommt, dass unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgezeichneten Verhältnisse der Immissionsanteile der einzelnen Emittenten eine in der Aktionsplanung nachgeschaltete Konfliktbewältigung dazu führen kann, dass die Beigeladene trotz ihres zunehmenden Verursacheranteils einen vergleichsweise geringen oder gar keinen Beitrag zur Immissionsreduzierung beitragen muss. Mit den umgangssprachlichen Worten der juristischen Literatur und Rechtsprechung betreffend das Bauplanungsrecht zum Emissionsverhalten von Gewerbe- und Industriebetrieben gesprochen, könnte das Vorhaben zum „Windhund“ in der Aktionsplanung werden. Dass eine derartige Folge als Konfliktbewältigung im Rahmen der Planfeststellung gelten könnte, erscheint äußerst fragwürdig.

Angesichts der Tatsache, dass sich nicht mit der gebotenen Sicherheit sagen lässt, ob eine zukünftige Aktionsplanung dem in der Planfeststellung geltenden Gebot der Konfliktbewältigung gerecht werden kann, muss der Planfeststellungsbeschluss zumindest Vorkehrungen dahingehend treffen, dass der Konflikt nicht unverhältnismäßig gelöst wird und nicht zu Lasten der von den Luftschadstoffbelastungen unmittelbar Betroffenen ausfällt, indem keine hinreichenden (Schutz-)Maßnahmen ergriffen werden. Der Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses muss damit mindestens unter die aufschiebende Bedingungen gestellt werden, dass eine adäquate Aktionsplanung möglich ist und dass eine entsprechende Aktionsplanung durchgeführt wird. Dabei ist es Aufgabe des Beklagten bzw. der Beigeladenen, bereits im Planfeststellungsverfahren darzulegen und zu belegen, dass Grenzwertüberschreitungen mit einem Aktionsplan unterbleiben werden und gleichzeitig die Planungsziele noch erreicht werden können.

Im Übrigen verbietet es sich, im Planfeststellungsbeschluss nur die Inbetriebnahme der Landebahn unter die Bedingung einer erfolversprechenden Aktionsplanung zu stellen. Denn misslingt eine Aktionsplanung oder führt diese im Ergebnis dazu, dass die dem Vorhaben zugrundeliegenden Planungsziele nicht erfüllt werden können, so würde die Planfeststellung insgesamt in sich zusammenfallen. Der Bau der Landebahn und das Gesamtkonzept der Flughafenerweiterung hätten dann mithin nie in dieser Art und Weise stattfinden können und dürfen. Deswegen muss der Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses in allen Teilen unter die aufgezeigte Bedingung gestellt werden.

6.3.1.4 Sonstige beachtliche Stoffe

Für eine rechtlich ausreichende Abwägung betreffend die Luftschadstoffbelastung ist es notwendig, dass alle relevanten Schadstoffe, die einen Einfluss auf die Gesundheit nehmen können, untersucht werden. Einer näheren Betrachtung hätten in diesem Zusammenhang die Schadstoffe Ozon (O_3) und aliphatische bzw. flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) und nicht nur die leichtflüchtigen organischen Verbindungen ohne Methan (NMVOC) bedurft. Das ergibt sich auch unter Berücksichtigung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, insbesondere der Richtlinie 2002/3/EG über den Ozongehalt in der Luft.

Die Beigeladene selbst weist in G 14, Kapitel 2.1.5, S. 30, 31 auf die toxischen Wirkungen von Ozon hin, die bei ca. 10-20% der Bevölkerung eintreten. Sie beschreibt auch den Umstand, dass Ozon unter Mitwirkung von Vorläuferstoffen wie (insbesondere) NO_2 und VOC bei UV-Licht-Einstrahlung entsteht. Da diese Vorläufer überwiegend Emissionen des motorisierten Verkehrs, auch des Flugverkehrs, sind, wird geschlussfolgert, dass der Flughafen mit seinen erheblichen Emissionen an VOC und Stickoxiden sicher einen Beitrag zur Ozonbildung bei entsprechenden Wetterlagen leistet.

Eine nähere Betrachtung von O_3 oder VOC wird gleichwohl nicht vorgenommen. Hinsichtlich O_3 wird auf die Schwierigkeit der Zuordnung von Ozon-Immissionskonzentrationen zu bestimmten Verursachern verwiesen und daraus resultierend der Verzicht auf eine quantitative Betrachtung im Rahmen dieses Vorhabens erklärt.

Das humantoxikologische Gutachten (G 14) beschränkt sich damit auf eine sehr vage Abschätzung. Es wird aber eingeräumt, dass es auch im Jahr 2020 zu Überschreitungen des Zielwertes der EU zum Schutz der menschlichen Gesundheit im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens, insbesondere im Lee, kommen kann.

Auch wenn es Schwierigkeiten bereitet bzw. bereiten mag, die Entstehung von O_3 bestimmten Verursachern zuzurechnen, beschreibt die Gutachterin, dass angesichts der prognostizierten Vorläuferstoffe ein Ozonbildungspotential besteht.

Zur besseren Einordnung des Ozonbildungspotentials hätten neben den Stickstoffoxid-Konzentrationen auch die Konzentrationen von VOC ermittelt werden müssen.

Dies gilt zum einen im Hinblick auf das für die Bildung von bodennahem O_3 bedeutende Zusammenspiel von NO_x/NO_2 und VOC.

Zum anderen sind nach Art. 7, Abs. 1 RL 2002/3/EG, Aktionspläne für bestimmte Maßnahmen, die kurzfristig für die Gebiete, in denen das Risiko einer Überschreitung der Alarmschwelle gegeben ist, zu ergreifen, wenn ein nennenswertes Potential zur Verringerung dieses Risikos oder zur Reduzierung der Dauer oder des Ausmaßes einer Überschreitung der Alarmschwelle besteht.

Aus dieser Vorschrift ergibt sich wiederum zweierlei.

Einerseits muss es trotz der gutachterlichen Behauptung von Schwierigkeiten, Immissionen für O₃ zu berechnen, eine Möglichkeit geben, das Ozonbildungspotential bestimmter Emissionsquellen einzuordnen. Anderenfalls wäre eine Regelung wie die in Art. 7 Abs. 1 RL 2002/3/EG obsolet.

Andererseits ergibt sich auch für O₃ wenigstens die Pflicht zur vorsorgenden Aktionsplanung. Dabei ist sowohl angesichts der gutachterlichen Erkenntnis über den Zusammenhang zwischen NO_x/NO₂ und VOC bei der Ozonbildung als auch angesichts der Vorschrift des Art. 9 i.V.m Anhang VI RL 2002/3/EG über die Beurteilung von Vorläuferstoffen davon auszugehen, dass die Beschränkung von Emissionen des Luftverkehrs ein nicht unerhebliches Verringerungs- und Reduzierungspotential für O₃ darstellen.

Ohne entsprechende Erkenntnisse über VOC und die Bildung von bodennahem O₃ kann dieses Luftschadstoffproblem im Rahmen der Abwägung nicht hinreichend gelöst werden. Denn angesichts der in den südlichen Teilen von Kelsterbach hohen Belastungen durch NO₂, das ebenfalls ein wichtiger Vorläuferstoff für die Bildung von O₃ ist, ist zu erwarten, dass in diesen Teilen auch die Ozonbelastung relevant wird. Es bleibt aber auch für die übrigen Kläger im Nahbereich des Flughafens offen, ob sie mit einer ausbaubedingten Gesundheitsgefahr durch Ozon zu rechnen haben.

Auch ein Vorbehalt dergestalt, dass eine hinreichend konkrete und wirksame Aktionsplanung als aufschiebende Bedingung für den Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen muss, erfordert, dass im Rahmen der Aktionsplanung Aussagen über das Ozonbildungs- und Ozonreduzierungspotential getroffen werden. Hierfür ist der Beklagte bzw. die Beigeladene darlegungs- und beweisbelastet.

Ohne entsprechende Darstellungen ist das Vorhaben weder entscheidungs- noch vollzugsreif.

6.3.1.5 Luftschadstoffe in der Umweltverträglichkeitsstudie

Unabhängig von diesen unmittelbar materiell-rechtlichen Erwägungen entsprechen die vorgelegten Unterlagen zu Luftschadstoffen auch nicht den Anforderungen des UVPG.

Die Ausführungen zu den erheblichen Mängeln der Antragsunterlagen im Themenbereich „Luftschadstoffe“ wirken sich unmittelbar negativ auf die Plausibilität der Umweltverträglichkeitsstudie aus, da diese sich ganz wesentlich auf die Inhalte der Gutachten G 13.1 bis G 13.4 stützt (siehe z.B. Gutachten G1 Umweltverträglichkeitsstudie, Teil III Bestandserfassung und -bewertung und Auswirkungsprognose, Luft und Klima, S. 42 oben: *„Für die Prognose betriebsbedingter Luftschadstoffimmissionen werden die Ergebnisse der vorhandenen Luftschadstoffgutachten G13.1 bis G13.4 zum Planungsfall 2020 zusammenfassend dargestellt.“*)

Die von der Beigeladenen vorzulegende Umweltverträglichkeitsstudie muss mit einer allgemein anerkannten fachlichen Methode erstellt werden, die dem guten fachlichen Standard der Umweltwissenschaften entspricht, z.B. mit der Methode der "ökologischen Risikoanalyse". Den Ausführungen der Umweltverträglichkeitsstudie ist nicht zu entnehmen, welche fachlich anerkannte Methode angewandt worden ist. Der pauschale Verweis im Gutachten G1 UVS und LBP – Teil I. Allgemeines und Methodik, S. 122 auf den Hessischen Leitfaden für Umweltverträglichkeitsstudien für Straßenbauvorhaben reicht im Rahmen dieses hochkomplexen Flughafenverfahrens nicht aus, um die angewandte fachliche Methode zu spezifizieren.

Vielmehr hätte die UVS entsprechend den "Leitlinien für eine gute UVP-Qualität" der UVP-Gesellschaft vom November 2006 erstellt werden müssen, vgl. www.uvp.de/ag_qm/QM_Leitlinien_version1.1_20060911.pdf.

Mindestens die Behandlung folgender auf das Vorhaben bezogener Themen fehlen inhaltlich in der bisherigen Umweltverträglichkeitsstudie:

- Ökotoxikologische Auswirkungen der Emissionen von Bau und Betrieb des Flughafens;
- Auswirkung von Bau und Betrieb des Flughafens auf das regionale Kleinklima.

6.3.2 Prognosefehler

Die zwingend vorhabensbezogene Beachtlichkeit der Luftreinhaltevorschriften, die sich unter Berücksichtigung der Vorgaben der 22. BImSchV und den Richtlinien 96/62/EG bzw. 1999/30/EG schon aus den von der Beigeladenen vorgelegten Planunterlagen und Gutachten für PM₁₀ in der Bauzeit eindeutig und für NO₂ während des Betriebs naheliegend ergibt, wird gerade in Bezug auf NO₂ noch deutlicher bzw. evident, wenn man die Luftschadstoff-Prognosen von methodischen und sachlichen Fehlern befreit.

6.3.2.1 Auflösung der Schadstoffprognose

Ein Fehler der Immissionsprognosen liegt in deren Auflösung.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die in den einzelnen Vorschriften zur Luftreinhaltung aufgeführten Ziel- und Grenzwerte nicht so zu verstehen, dass die Werte, bezogen auf eine bestimmte (größere) Gebietseinheit, „verteilt“ werden können (BVerwG, U. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03 – juris, Rn 22). Vielmehr sind die Grenzwerte auf jedem einzelnen schutzwürdigen Grundstück einzuhalten (BVerwG aaO, Rn 23). Den Planunterlagen kann demgegenüber keine entsprechende grundstücksbezogene Betrachtung entnommen werden. Die geringste Auflösung der Karten beträgt 250 x 250 m. Grundstücksbezogene Merkmale, wie die Art und das Maß der Bebauung, Art und Nutzung von Freiflächen haben bei einem derart groben Raster kaum Einfluss auf die Prognoseergebnisse. Diese Merkmale können in der Praxis jedoch zu erheblichen Änderungen bei der Immissionsbelastung führen. Dies gilt auch und vor allem vor dem Hintergrund, dass die 22. BImSchV kleinmaschiger angelegt ist, denn sie verlangt, die Probenahmestellen so zu legen, dass sie für die Luftqualität in einem Gebiet von mindestens 200 m² (ca. 15 m x 15 m) repräsentativ sind, Anlage 2 Nr. Ia Satz 3, vgl. BVerwG, Urt .v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – juris, Rn 433. Daher hätte für die Betrachtung der Nahbereiche, für die Grenzwertüberschreitungen berechnet werden oder im Bereich des Wahrscheinlichen liegen, eine feinere Auflösung gewählt werden müssen, die auch die örtlichen Gegebenheiten mit einbezieht.

- Beweis: Sachverständigengutachten -

Angesichts der Produktbeschreibung des verwendeten LASAT-Programms sollte ein entsprechend höherer Detaillierungsgrad auch möglich sein.

- Anlage 7 -

Anderenfalls hätten, wie im Verfahren zum Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg International, Ausbreitungsberechnungen unter Einsatz des MISKAM-Programms oder eines anderen geeigneten Programms durchgeführt werden können, vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – juris, Rn 434.

6.3.2.2 Fehlerhafte Planungsparameter

Entgegen den Prognosen der Gutachten G13.1 – G13.4 und G14 ist zu befürchten, dass die Luftschadstoffkonzentrationen bei einer ordnungsgemäßen Berechnung bzw. Prognose weit über denen liegen, die in den Gutachten genannt sind. Denn die Auswirkungsbetrachtungen basieren auf methodisch fehlerhaftem Datenmaterial.

So ist u.a. der in G 13.1, Abb. 3-1, Seite 27, eingestellte Flottenmix nicht plausibel. Die dort beschriebene Zunahme an Flugzeugtypen für den regionalen Verkehr ist mit dem Gesamtkonzept des prognostizierten Flughafenbetriebs nicht zu vereinbaren. Dies schlägt bei den Luftschadstoffbetrachtungen für den Flugverkehr, G 13.1, durch.

Das Gutachten G 13.3 „Luftschadstoffe – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland“ basiert auf den fehlerhaften Ergebnissen des Gutachtens G 9.1 „Auswirkungen landseitiger Verkehr“, dessen Mängel wiederum auf die Ergebnisse des Gutachtens G 13.3 durchschlagen.

Die von den Gutachtern prognostizierte Abnahme der Luftschadstoffbelastung durch Emissionsreduzierung im Kfz-Bereich ist nicht belegt. Die Behauptungen über die Abnahme der Kfz-Belastungen können jedenfalls nur für die unmittelbaren Randbereiche an bestehenden Straßen in Betracht kommen. Diese Abnahmen jedoch generell auch für die Bereiche zu unterstellen, in denen bislang kaum eine Belastung durch den Straßenverkehr verursacht worden ist, erscheint abwegig. Es hätte vielmehr detailliert geprüft werden müssen, wo es ggf. zu Abnahmen kommt und welche Bereiche durch die Zunahme der Luftschadstoffbelastung durch den Flugverkehr neu oder wesentlich stärker betroffen sein werden.

6.3.2.3 Fehlende Beachtung des Klimawandels als Randbedingung und Vorhabensfolge

Die Prognose berücksichtigt nicht im hinreichenden Maße die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimaschutz.

Dies betrifft zum einen die Beachtlichkeit der prognostizierten Klimaveränderungen. Insofern bestehen berechtigte Zweifel, ob die den Schadstoffgutachten zugrundeliegende meteorologische Annahme des AKTerm 2002 den Verhältnissen um das Jahr 2020 entspricht. Eine eingehende Untersuchung hierzu liegt den Planungsunterlagen nicht zugrunde. Angesichts der IPCC-Prognosen sowie der Prognosen des MPI für Meteorologie und des Deutschen Klimarechenzentrums (DKRZ) ist jedoch mit nicht unerheblichen Veränderungen zu rechnen. Beobachtungen in den Polargebieten zeigen, dass der Klimawandel zumindest in diesen extremen Gebieten schon deutlich stärker ausfällt, als von wissenschaftlicher Seite erwartet und befürchtet wurde.

Auf der anderen Seite hätte angesichts dieser Auswirkungen des Klimawandels im Rahmen der Prognose über Luftschadstoffbelastungen auch geprüft und dargestellt werden müssen, wie sich die für den Klimawandel ursächlichen Emissionsmengen verändern. Die Zunahme der CO₂-Emissionen um 41 % und des Methans um 33 % widerspricht allen Klimaschutzzielvereinbarungen. Gänzlich unberücksichtigt bleiben die durch den Flugverkehr über 1.000 ft hervorgerufenen Emissionen. Bei diesen ist vor allem die lange Lebensdauer, unabhängig vom Entstehungsort, von Bedeutung.

6.3.2.4 Fehlerhafte Ermittlung der Vorbelastung in G 13.3

Die Datengrundlage für die Ermittlung des Kfz-Verkehrs und der stationären Quellen im Umland ist veraltet. In G13.3, S. 30 wird aufgeführt, dass die Daten aus Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 1996 und aus Bayern aus dem Jahr 2000 zugrunde gelegt worden sind. Mit diesem veralteten Datenmaterial kann die aktuelle Belastungssituation nicht dargestellt werden. Durch die einheitliche Pflicht zur Abgabe von Emissionserklärungen (vgl. 11. BImSchV) müssen den staatlichen Behörden aller Bundesländer aktuelle Emissionserklärungen vorliegen. Diese aktuellen Daten sind dem Gutachten G13.3 zugrunde zu legen.

In G13.3, S. 30, wird davon ausgegangen, dass die Daten der Emissionserklärungen des Jahres 2004 verwandt worden sind. Weshalb in Karte A-1 (Anhang zu G13.3) jedoch von der IST-Situation 2005 ausgegangen wird, ist unklar. Das Gutachten wäre dahingehend nachzuarbeiten gewesen, dass die aktuellsten Werte - mindestens die von 2005, soweit vorhanden die aus dem Jahr 2006 – verwandt werden.

Bei der Vorbelastung sind jedoch nicht nur die Emissionserklärungen als Grundlage für die Ermittlungen zu berücksichtigen. Vielmehr müssen auch die in den Genehmigungsbescheiden gestatteten Schadstoffmengen ermittelt werden und in die Bewertung einfließen. Derzeit ist es regelmäßig so, dass die genehmigten Anlagen bei Weitem nicht die genehmigten Mengen ausstoßen. Dieser vom Vorhaben unbeeinflussbare Zustand kann sich jederzeit ändern. Werden diese zusätzlichen Belastungspotenziale mit berücksichtigt, ist davon auszugehen, dass es bei der Emittentengruppe „Industrie“ zu einer Verdopplung der in Tabelle 3-11, S. 34 G 13.3 genannten Werte kommen wird.

6.3.2.5 Fehlerhafte Außerachtlassung der Ergebnisse der Messstation Höchst

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Messstation in Frankfurt Höchst nicht in die Betrachtung einbezogen worden ist.

Die Beigeladene stuft diese Messstation fehlerhaft als nicht repräsentativ ein, G 13.4, S. 41.

Dem stehen die Aussagen im Luftreinhalteplan Rhein-Main, S. 75 entgegen. Danach handelt es sich um eine Messstation mit den Merkmalen „Innenstadt, Industrie“ und nicht etwa nur um eine verkehrsbezogene Messstation. Insoweit widersprechen sich auch die Unterlagen der Antragstellerin selbst. Denn in G 1, Teil III, Kap. 8, S. 24 wird die Messstation in Höchst als „typische städtische Immissionsbelastungssituation im Untermaingebiet“ bezeichnet. Die Einbeziehung der Ergebnisse der Messstation in Höchst würde das in den Antragsunterlagen geschilderte Bild deutlich verändern, da die Behauptung der Antragstellerin, dass das regionale Niveau des städtischen Untermainraums für den NO₂-Jahresmittelwert zwischen 34 und 40 µg/m³ liege, angesichts der Werte der Messstation Höchst von 45 µg/m³ im Jahr 2005 und 47 µg/m³ im Jahr 2006 nicht haltbar ist.

6.3.2.6 Fehlerhafte Beurteilung durch die Anwendung der „Romberg-Formel“

Die für die Messstation Frankfurt am Main-Höchst in Tabelle 5-1, G13.4, S. 41 dokumentierte Abweichung zwischen gutachterlicher Berechnung und tatsächlicher Messung korreliert tendenziell mit einer generellen Schwäche der von der Beigeladenen verwendeten Romberg-Formel.

Obwohl in der Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.09.2006 auf Seite 829 ausdrücklich die Aussage zu finden ist, dass diese Formel überprüft werden soll – „Hinsichtlich des anfänglichen Masseanteils von NO₂ in NO_x ist zu prüfen, ob neuere Erkenntnisse eine Korrektur der bisherigen Annahmen erforderlich machen.“ – findet sie in den überarbeiteten Planunterlagen Anwendung, vgl. G 13.4, S. 24. Die von der Anhörungsbehörde geforderte Prüfung ist von der Beigeladenen in den neu ausgelegten Unterlagen nicht geleistet worden.

Die Romberg-Formel wird benutzt, um aus den NO_x-Konzentrationen die NO₂-Konzentrationen zu berechnen. Ein Vergleich von Messwerten mit berechneten Werten (Datensätze des HLUG von 2001, 2002 u. 2003) für die Stellungnahme zu dem Gutachten G 13.4 Luftschadstoffe – Gesamtmissionen (2004) zeigte einen deutlichen Trend zur Unterschätzung der tatsächlichen NO₂-Konzentrationen.

Eine Zunahme der Messwerte von NO und NO₂ aus den Lufthygienischen Jahresberichten des HLUG für 2004 und 2005 bestätigt den beobachteten zeitlichen Trend beim Vergleich der mit der Formel ermittelten Ergebnisse mit den realen Messwerten. Zwar fällt der Gradient bei der Hinzuziehung der beiden zusätzlichen Jahre 2004 und 2005 weniger stark aus – mit den zusätzlichen Zeitreihen kann der Trend jedoch nicht mehr als Folge zufälliger Schwankungen von der Hand gewiesen werden.

Da eine 5-prozentige Abweichung bei einem Grenzwert von 40µg/m³ bereits 2µg/m³ entspricht, sind die Abweichungen von erheblicher Bedeutung.

Das Muster, das sich beim Vergleich der aus den NO_x Konzentrationen gerechneten zu den gemessenen NO₂ Konzentrationen zeigt, deutet daraufhin, dass meteorologische Einflüsse durchaus Einfluss auf die NO₂-Konzentrationen haben können. Dass heiße Sommer wie 2003 die Bildung von NO₂ begünstigen, ist plausibel, da auch O₃ positiv mit zunehmender Temperatur korreliert. Dass sich heiße Sommer in der Zukunft häufen werden, ist angesichts des beobachteten Trends und der IPCC-Prognosen sowie der Prognosen des MPI für Meteorologie und des Deutschen Klimarechenzentrums (DKRZ) zu erwarten.

Wenn die verwendete Formel zur Berechnung der NO_2 -Konzentrationen aus den NO_x -Konzentrationen in der Anwendung versagt, muss davon ausgegangen werden, dass auch die Formel zur Berechnung der Anzahl der Überschreitungen keine zuverlässigen Ergebnisse liefert. Auch diese Formel basiert allein auf der einzigen Variablen, dem NO_x .

Damit ist die Plausibilität des Gutachtens 13.4 Luftschadstoffe – Gesamtimmissionen auch an dieser Stelle nicht gegeben.

6.3.2.7 Fehlerhafte Bewertung der Hintergrundbelastung

Neben diesem methodischen Defizit ergeben sich weitere relevante Zweifel an der durchgeführten Bewertungsmethodik.

So wird in G 13.4, S. 37 festgestellt, dass an der als Referenz gewählten Station Raunheim eine Differenz von ca. $20 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_x$ oder 30% der Gesamtbelastung als „zusätzliche Hintergrundbelastung“ offen bleibt.

Es ist nicht akzeptabel, wenn diese nicht erfasste (nicht modellierbare) Schadstoffmenge als zusätzliche Hintergrundbelastung homogen (räumlich) und unskaliert (zeitlich) auch für den Planungsfall angewendet wird. Ob dieser vom Antragsteller als „konservativ“ bezeichnete Ansatz tatsächlich konservativ ist, ist zumindest sehr zweifelhaft, wenn man sich die Darstellung G 13.4, S. 41 vergegenwärtigt.

Der Vergleich zwischen den für 2005 gerechneten Modellwerten mit Messungen an den drei Stationen Darmstadt, Frankfurt/M-Ost und Frankfurt/M-Höchst der HLUG zeigt erhebliche Abweichungen.

Für die Station Höchst beträgt die Abweichung bei NO_2 immerhin $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, das sind bezogen auf das modellierte Ergebnis 25%. Für die Modellierung wurde die Zeitreihe AKTerm des gleichen Jahres verwendet. Dass sich hier Modell und Messung dennoch nicht besser treffen, lässt zweifeln, ob die so genannte „zusätzliche Hintergrundbelastung“ tatsächlich derart homogen angesetzt werden kann, wie die Beklagte bzw. die Beigeladene ausführt.

Da die größten bestehenden und die durch die Planung zu erwartenden zusätzlichen Belastungen im Nahbereich liegen, ist zumindest hier eine genauere Datenqualität zu fordern.

Zusammen mit den Schwächen der Romberg-Formel bewegen sich die Beklagte und die Beigeladene hier im Bereich von systematischen Fehlern, die leicht zu Abweichungen von deutlich mehr als $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit zu ebenso deutlichen und großflächigen Grenzwertüberschreitungen bei der Immissionsbelastung (z.B. von NO_2) führen können.

Die Tatsache, dass man derartig markante und erhebliche Abweichungen bei den Berechnungen für einen zurückliegenden Zeitraum feststellen kann, für den die Emissionen bekannt sind bzw. sein sollten, lässt erhebliche Zweifel daran aufkommen, wie sicher die mit der gleichen Methodik ermittelten Prognosen für 2020 zutreffen können.

Damit ergibt sich auch für die vorgenommene Hintergrundbelastung ein ganz erhebliches Defizit in der Plausibilität.

Da es sich bei dem Gutachten G 13.4 in Bezug auf die Bewältigung der Luftschadstoffproblematik um ein zentrales Dokument in diesem Genehmigungsverfahren handelt, kann angesichts der sich nach Plausibilitäts Gesichtspunkten aufdrängenden systematisch-methodischen Mängel des Gutachtens und abgesehen von einer fehlenden Schutzvorsorge (u.a. Darlegung einer ausreichenden Aktionsplanung oder Planfeststellung von Nebenbestimmungen bzw. Auflagen) nicht von einer hinreichenden Aufbereitung der Problematik gesprochen werden.

Das Vorhaben ist mithin nicht entscheidungs- und vollzugsreif. Der Beigeladenen ist seitens des Beklagten vielmehr aufzugeben, das Gutachten vollständig zu überarbeiten und erneut öffentlich auszulegen.

6.3.2.8 Plausibilitätszweifel im Vergleich mit Jahresbetrachtungen des HLUG

Die Frage nach der Plausibilität der vorgelegten Gutachten ergibt sich auch, wenn man sich die Ergebnisse des lufthygienischen Jahresberichts 2006 des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie betrachtet.

In der Trendbetrachtung, S. 16, führt das HLUG aus:

„Über den langen Beobachtungszeitraum bis Anfang der 80er Jahre gesehen ist inzwischen auch bei den Stickstoffoxiden als Vorläufersubstanzen der Ozonbildung kaum eine Zunahme mehr feststellbar (Ausnahmen sind hier bei NO_2 die Verkehrsstandorte Darmstadt- Hügelsstraße und Frankfurt-Friedberger-Landstraße, bei denen die Messreihen bis 1994 bzw. 1993 zu-

rückreichen), während bei Ozon der Langzeittrend noch auf einen Anstieg hinweist. Bei dieser Betrachtungsweise über sehr lange Zeiträume ist klar, dass immissionsträchtige Jahre zu Beginn der Zeitreihen immer einen negativen Trend verursachen, vor allem dann, wenn zwischenzeitlich emissionsmindernde Maßnahmen zum Erfolg geführt haben. Die Zeitreihen für SO₂, CO, NO und auch Staub (PM₁₀) sind hierfür gute Beispiele. Umgekehrt wird die lineare Regression bei Jahren mit hohen Immissionskonzentrationen zu Beginn der zweiten Hälfte der Langzeitreihen für längere Zeit einen positiven Trend ausweisen, auch wenn inzwischen die Immissionsbelastung rückläufig ist.

Damit mittelfristige Veränderungen in den Immissionskonzentrationen ebenfalls erkannt werden können, werden in diesem Bericht auch Regressionen nur für den zurückliegenden 7-jährigen Zeitraum berechnet. In vielen Fällen wandelt sich der negative Langzeittrend in eine Stabilisierung auf gleich bleibendem Niveau um.

Bei Ozon scheint sich die langfristig festzustellende Zunahme ab dem Jahr 2000 an 8 Standorten weiter fortzusetzen.“

Unter Berücksichtigung der im Jahresbericht vorangestellten Darstellungen ergibt sich, dass gerade für NO₂ von einem gleichbleibend hohen und äußerst kritischen Niveau im Bereich des Vorhabens auszugehen ist. Zwar sind die Darstellungen dieses Berichts noch um einiges „grobmaschiger“, als die in den Planunterlagen vorzufindenden Karten. Gleichwohl ergeben sich auch aus diesen Darstellungen des HLUG Widersprüche zu den Ergebnissen der Planunterlagen und damit berechtigte Fragen zum Wahrheitsgehalt der Prognosen.

In der flächenhaften Darstellung der Jahresmittelwerte 2006 für NO₂, S. 9, fällt auf, dass im Großraum Frankfurt ein Jahresmittelwert zwischen 50-60µg/m³ Luft ausgewiesen wird. Innerhalb dieses Bereichs liegt ein kleineres Gebiet mit Jahresmittelwerten von 60-70µg/m³, das von seiner Silhouette stark an die Lärmimmissionsdarstellungen des Frankfurter Flughafens erinnert. Angesichts der im Bereich des Flughafens vorzufindenden Verkehrswege und Industrieansiedlungen verwundert diese Form jedenfalls nicht. Unabhängig davon, ob die dargestellte Silhouette tatsächlich den Frankfurter Flughafen überformt oder ob dieser im niedrigeren Jahresmittelwertbereich (50-60µg/m³) liegt, bleibt aber festzuhalten, dass dieser Jahresmittelwert in diesem Gebiet erreicht wird.

Die Zeitreihe der Jahresmittelwerte für NO₂, S. 10, zeigt ein etwas anderes Bild, bezieht sich aber auch auf ein größeres Gebiet, den Ballungsraum Rhein-Main. Aus dieser Zeitreihe wird ersichtlich, dass der Jahresmittelwert im Ballungsraum Rhein-Main seit 1986 kontinuierlich über 40 µg/m³ liegt.

6.3.2.8.1 Plausibilitätsbetrachtung nicht plausibel

In G 13.1, S. 111 nimmt die Beigeladene selbst eine Plausibilitätsprüfung ihrer gutachterlich ermittelten Ergebnisse vor, die gleichwohl nicht plausibel ist.

Während in dem „alten“ Gutachten von einer Vertikalausdehnung von 60 m bei NO_x ausgegangen wird, wird nunmehr von einer Vertikalausdehnung von 140 m gesprochen. Hintergrund soll die verstärkte Durchmischung aufgrund der Turbinenabluft-Dynamik sein. Dies stellt keine plausible Begründung für die geänderte Eingangsgröße dar. Denn im Ergebnis kommen geringere Belastungen an NO_x und Benzol bei der Berechnung heraus, als dies im „alten“ Gutachten der Fall war, obwohl sich beim NO_x die „Mengenangaben“ wesentlich erhöht haben (Jahresemission von 1.380 t auf 2.900 t gestiegen; Quellstärke von 43,8 g/s auf 91,96 g/s).

6.3.2.8.2 Fehlende Berücksichtigung erheblicher Emissionsquellen im Umfeld des Vorhabens

Plausibilitätsdefizite ergeben sich auch mit Blick auf die in Flughafennähe gelegenen drei großen Abfallverbrennungsanlagen. Die von der Antragstellerin vorgelegten kleinräumigen Daten zur Luftschadstoffbelastung gehen auf diese Sondersituation nicht ein.

Das im Anhang zu G 13.3 als Karte A-1 beigefügte Emissionsgitter 2005 für NO_x weist für den Bereich der Klärschlammverbrennungsanlage der Stadt Frankfurt in Sindlingen (SEVA) lediglich einen industriebezogenen Emissionswert von 49 Tonnen NO_x pro Jahr aus. Jede der vier Verbrennungslinien emittiert bei Volllastbetrieb aber rund 15 Tonnen NO_x pro Jahr, so dass wenigstens 60 Jahrestonnen an NO_x -Fracht anzusetzen sind. Die genehmigte Emissionsfracht dürfte zudem deutlich darüber liegen. Insofern müssen die in den geltenden Genehmigungsbescheiden erlaubten Emissionsfrachten ermittelt und dem Gutachten zugrunde gelegt werden.

Im Industriepark Höchst sind zwei Verbrennungsanlagen (KVA und RVA) unmittelbar nebeneinander errichtet und liegen deshalb im selben Emissionsgitterfeld der Karte A-1, G 13.3, Anhang. Für die Jahresfracht 2005 an NO_x wird ein Industriewert von 132 Jahrestonnen angegeben. Ausweislich des Genehmigungsbescheides des RP Darmstadt vom 14.07.1995 ist schon allein für die RVA der Aus-

stoß einer Jahresfracht an NO₂ von 131 Tonnen genehmigt. Der in der Planunterlage genannte Wert von 132 Tonnen NO_x wird damit schon allein von der RVA erreicht. Die anderen emittierenden Anlagen kommen noch hinzu, so dass eine erhebliche Überschreitung der dargestellten Emissionen zu erwarten ist. Ausweislich der Emissionserklärung der KVA hat diese im Jahr 2005 insgesamt alleine schon 80,6 Tonnen NO₂ emittiert. Darüber hinaus liegt aktuell ein Antrag auf Kapazitätserweiterung der RVA von 190.000 Jahrestonnen auf 225.000 Jahrestonnen vor.

Bei Addition allein der Schadstoffwerte der beiden Verbrennungsanlagen wird deutlich, dass die Angaben der Karten A-1 bis A-3 des Anhangs zu G 13.3 vor diesem Hintergrund nicht plausibel sind. Angesichts der zuvor genannten Mängel ist davon auszugehen, dass die von der Beigeladenen vorgelegte Belastungsprognose für 2020 deutlich zu niedrige Schadstoffwerte auswirft.

6.3.2.8.3 Fehlerhafte Prognose der zukünftigen Gesamtbelastung

Darüber hinaus wäre die zu erwartende Zusatzbelastung durch jetzt schon konkretisierte zusätzliche Anlagenplanungen (Neubau, Erweiterungen) in die Prognose einzubeziehen gewesen.

Offensichtlich wurden von der Beigeladenen bei der großräumigen Schadstoffbelastung der geplante Neubau eines Kohlekraftwerks in Mainz sowie die Erweiterung des Kohlekraftwerks Staudinger mit den zu erwartenden zusätzlichen Emissionen an Luftschadstoffen nicht mit einbezogen. Dies ist nachzuholen.

Hinsichtlich der kleinräumigen Schadstoffbelastung ist es ferner mindestens erforderlich, die folgenden konkreten Vorhaben mit in die Berechnung einfließen zu lassen:

- Die Inbetriebnahme der 4. Straße der Abfallverbrennungsanlage in Frankfurt am Main - Nordweststadt (aktuell im Bau),
- die wesentliche Kapazitätserweiterung der Klärschlammverbrennungsanlage der Firma Infracore in Frankfurt am Main - Sindlingen (aktuell im Genehmigungsverfahren, Erörterungstermin hat im Februar 2007 stattgefunden),

- der Neubau einer Ersatzbrennstoff-Verbrennungsanlage im Industriepark Höchst (Grenzbereich Gemarkung Kelsterbach und Gemarkung Frankfurt/M.-Schwanheim) mit einer beantragten Verbrennungskapazität für Abfälle von 700.000 Jahrestonnen (aktuell im Genehmigungsverfahren, Erörterungstermin hat im März 2007 stattgefunden); diese Neuanlage befindet sich weniger als 3.000 m vom Flughafengelände entfernt und wird mit den Schadstoffemissionen ebenfalls die angrenzenden Kommunen beeinträchtigen.

Allein die letztgenannte Anlage wird ausweislich der Angaben in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung des dortigen Genehmigungsantrages jährlich eine weitere Zusatzbelastung (Fracht) von 1.200 Tonnen NO₂ verursachen und damit das Problem der Grenzwertüberschreitung in diesem Bereich weiter verschärfen.

Im Emissionsgitter der Karten A-2 und A-3 G 13.3, Anhang ist für diesen Bereich aber für NO_x-Emissionen im Jahr 2020 ein prognostizierter industrieller Gesamtwert von lediglich 10 Jahrestonnen angegeben. Der real zu erwartende Wert liegt – unter Beachtung der Umrechnung von NO_x zu NO₂ und umgekehrt – mehr als 200fach höher. Diese wichtige Luftbelastungskarte der Beigeladenen ist in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen grob fehlerhaft und muss neu erstellt werden.

6.3.2.8.4 Fehlerhafte Einschätzung der Kfz-Emissionsprognose

Schließlich begegnet auch die von der Beigeladenen in Tabelle 3-12, G 13.3, S. 34 angenommene drastische Reduzierung der Kfz-Emissionen für das Prognosejahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2005 erheblichen Zweifeln. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass mögliche Schadstoffreduzierungen durch erhöhte Kilometerleistungen und erhöhte Motorleistungen kompensiert worden sind. Dies ergibt sich konkret aus den Messergebnissen an den Verkehrsmessstationen der HLUG, die kontinuierlich überhöhte NO_x-Werte messen (siehe die Angaben im Gutachten G 1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Teil III Bestandserfassung und –bewertung, Luft und Klima, Seite 26). Selbst das Umweltbundesamt hat in einer aktuellen Studie eingeräumt, dass der NO_x-Ausstoß von neuen Motoren bisher erheblich zu niedrig abgeschätzt worden ist (Studie "Emissionsfaktoren schwerer Nutzfahrzeuge"). Dementsprechend müssen die Prognoseemissionen für den Kfz-Verkehr erheblich höher angesetzt werden.

6.3.2.8.5 Zusatzbelastung aufgrund von Steigungen

Ein bedeutender Gesichtspunkt bei der Ermittlung der Luftschadstoffbelastung sind die Rollvorgänge auf dem Flughafensystem. Durch die zahlreichen Steigungen, die zu einem vermehrten Luftschadstoffausstoß führen, müssen die hierzu eingestellten Daten ordnungsgemäß ermittelt werden, da ansonsten verfälschte Ergebnisse zu erwarten sind.

Die Beigeladene führt hierzu in G 13.1, S. 22 aus, dass „nach fachlicher Einschätzung des Auftraggebers angenommen wurde, dass auf den Streckenabschnitten mit Steigungen größer gleich 1% ein erhöhter Schub mit einer relativen N1-Drehzahl von 38 % benötigt wird.“ Eine fachliche Einschätzung der Antragstellerin reicht jedoch nicht aus, um zu bestimmen, welcher Schub für Steigungen von 1,5 % notwendig ist.

In diesem Zusammenhang ergibt sich ein Widerspruch zu den Aussagen in G 10.1, S. 37, in der die Beigeladene versucht, die Lärmauswirkungen zu ermitteln. In dieser Unterlage wird nämlich davon ausgegangen, dass nach einer „intensiven Recherche“ bei der Deutschen Lufthansa sich ergeben hat, dass in Steigungsbereichen eine gegenüber dem Lastfall Rollen (ohne Steigungseinfluss) um rund 10%-Punkte-N1 erhöhte Triebwerksleistung erforderlich werde.

Offensichtlich reicht eine „fachliche Einschätzung“ bzw. eine „intensive Recherche“ nicht aus, um zu fundierten Daten zu gelangen, um eine dem „Stand der Technik“ entsprechende Prognose zu erstellen.

Obwohl die Anhörungsbehörde in ihrem Anhörungsbericht, S. 648, einen Aufklärungsbedarf geltend gemacht hat – *„In G10.1, Teil B, Seite 31 wird zur erhöhten Triebwerksleistung im Steigungsbereich der Rollbrücken auf eine „intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG“ verwiesen. Diese Recherche ist näher zu erläutern.“* – bleibt die Beigeladene bei ihren Aussagen und hat sich mit der neuen Planauslegung vielmehr noch in Widerspruch gesetzt.

Inwieweit alle Steigungen, insbesondere auch die der Schnellabrollwege, in die Berechnungen eingeflossen sind, ist nach wie vor unklar. Aus den Planunterlagen ergibt sich dies nicht. Allein aus dem Aspekt des erhöhten Schubs in Steigungsbereichen ergibt sich aber, dass die Belastung durch Luftschadstoffe in den angrenzenden Waldgebieten wesentlich höher ist, als dies von der Beigeladenen ermittelt und in den Planunterlagen dargestellt worden ist. Dies dürfte insbesondere die südlichen Wohnbereiche von Kelsterbach betreffen.

6.3.2.8.6 Quellen für Luftschadstoffbelastungen

Ähnliches gilt für die Berücksichtigung des Triebwerks-Prüfstandes (ausgebaute Triebwerke) im Norden des Flughafengeländes. Ebenso wie bei den Lärmauswirkungen ist nicht erkennbar, inwieweit die Luftschadstoff-Gesamtbelastung durch das Verbleiben dieses Triebwerks-Prüfstandes beeinflusst wird bzw. ob dessen Auswirkungen in der Gesamtbelastung Berücksichtigung finden. Es wird zwar in G 13.1, S. 24/25, erwähnt, dass in allen drei Betriebsszenarien dieser Prüfstand gleich bleibt. Inwieweit dies bei den Auswirkungsberechnungen tatsächlich eingestellt worden ist, lässt sich den Planunterlagen jedoch nicht entnehmen.

6.3.2.8.7 Gesamtbelastungsstudie Luftschadstoffe erforderlich

Auf der Basis der vorstehenden Erwägungen steht ernsthaft zu befürchten, dass zumindest für NO₂ die Werte der 22. BImSchV nach einem Flughafenausbau deutlich nicht eingehalten werden können.

Der Frage der örtlichen Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV für NO₂ in den angrenzenden Kommunen und insbesondere für die Kläger zu 29. bis 35. muss deshalb vertiefend nachgegangen werden. Es ist, unabhängig davon, ob sich bei näherer Untersuchung dieser Problematik herausstellt, dass eine nachträgliche Aktionsplanung zur Bewältigung ausreicht oder dass eine Planermessensreduzierung auf Null vorliegt und vorhabensbezogen die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV sichergestellt werden muss, eine Gesamtbelastungsstudie für Luftschadstoffe zu erarbeiten, die auch die Planung von Maßnahmen zur erfolgreichen Einhaltung der betreffenden Grenzwerte enthält.

Anderenfalls ist das geplante Vorhaben in diesem Punkt nicht entscheidungsreif. Der Planfeststellungsbeschluss ist mithin wegen erheblicher Ermittlungsdefizite abwägungsfehlerhaft.

Das von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten G 14 „Humantoxikologie“ entspricht nicht dieser geforderten Gesamtbelastungsstudie, da es allein auf den zu niedrigen Schadstoffdaten der Gutachten 13.1 bis 13.4 aufbaut.

6.3.3 Ergebnis

Hinsichtlich der Luftschadstoffproblematik und der Lösung dieses Konfliktes bleibt nach all den vorangestellten rechtlichen und tatsächlichen Erwägungen und aufgezeigten Mängeln der Planunterlagen festzustellen, dass das Vorhaben in diesem Punkt mangels ausreichender Planunterlagen weder entscheidungsreif noch mangels eines auf die Einhaltung der Grenzwerte gerichteten Maßnahmenkataloges - vollzugsreif ist.

Es liegen offensichtlich Abwägungsfehler vor, die aufgrund der zu erwartenden erheblichen Änderungen bei den Luftschadstoffprognosen auch von erheblicher Bedeutung für das Abwägungsergebnis sind. Trotz dieser auch im Beteiligungsverfahren aufgezeigten detaillierten Kritik zeigte der Beklagte kein Interesse an einer weiteren notwendigen Aufklärung und Bearbeitung.

7. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen unzureichender Bewältigung der fluglärmbedingten Wertverluste von Immobilien der Kläger

Der Planfeststellungsbeschluss ist weiterhin rechtswidrig, da er die eintretenden Wertverluste bei den Eigentümern von im Einwirkungsbereich der Lärmimmissionen befindlichen Immobilieneigentum weder ermittelt noch im Rahmen seiner Abwägungsentscheidung gewürdigt hat.

Planbedingte Wertverluste sind als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (BVerwG. Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rdnr. 404 m.w.N.). In der Kumulation der entsprechenden privaten Belange von zigtausend betroffenen Immobilieneigentümern im Einwirkungsbereich erheblicher Fluglärmimmissionen wird hieraus vorliegend sogar ein der Planfeststellung entgegenstehender öffentlicher Belang.

Auf diesen allgemeinen Abwägungsmangel, der sich letztlich auch zu ihren Lasten auswirkt, berufen sich sämtliche Kläger.

Für die Kläger zu 1. - 7. sowie 19. - 20. wird darüber hinaus aber auch konkret in Bezug auf deren Immobilien die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund der unterlassenen Ermittlung und Festsetzung einer Kompensation der diesbzgl. eintretenden Wertminderungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG geltend gemacht.

7.1 Betroffenheit der Kläger

Die Kläger sind - mit Ausnahme der minderjährigen Kinder, also der Kläger zu 8. - 11., 18., 21. - 22., 27. - 28., 31. - Eigentümer bzw. Miteigentümer der Grundstücke, auf denen sich ihre Wohnhäuser bzw. ihre Eigentumswohnungen befinden (vgl. im Einzelnen die Ausführungen in der Sachverhaltsdarstellung)..

Sie müssen als Folge der ausbaubedingten Lärmzunahmen nicht nur erhebliche Investitionskosten in Schallschutzeinrichtungen zur Abwendung einer Erhöhung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) vergegenwärtigen.

Diesbzgl. kann auf die diesseitigen Ausführungen zur Problematik der vom Beklagten mit Blick auf das Fluglärmgesetz unterlassenen Schutzmaßnahmen im Gebiet der künftigen Tageschutzzone 2 verwiesen werden. Hinsichtlich der voraussichtlich nicht innerhalb der Tagschutzzone 1 gelegenen Liegenschaften, welche im Eigentum bzw. der Wohnnutzung der Kläger zu 12. bis 50. stehen, ist für diese rügen die fehlende Zuerkennung einer angemessenen Entschädigung für die finanziellen Aufwendungen zur Installation von baulichen Schallschutzmaßnahmen zu rügen.

Die bzgl. dieser Immobilien dinglich berechtigten Kläger werden darüber hinaus aufgrund der zu erwartenden Lärmzunahmen auch zusätzliche Vermögenseinbußen dadurch erleiden, dass die in ihrem Eigentum stehenden Grundstücke infolge des zunehmenden Fluglärms auf dem Grundstücksmarkt Wertabschläge erfahren.

Die gilt insbesondere für die Kläger zu 1. - 7. aus Flörsheim sowie die Kläger 19. und 20. aus Nauheim.

Die Wohnhäuser der Kläger zu 1. - 7. aus Flörsheim liegen sämtlich in der Zone des „Casa-Programms“ der Beigeladenen. In der „Kernzone“, in welcher die Beigeladene eine Entschädigung i.H.v. 150 EUR/qm Wohnfläche zu zahlen oder den Ankauf der Immobilie zum Verkehrswert zu betreiben bereit ist, sind die Wohnhäuser der Kläger zu 2., zu 4. und 5. sowie zu 6. und 7. gelegen.

Das Wohnhaus der Kläger zu 1. ist in der „Übergangszone 1“ gelistet, in welcher die Beigeladene eine Entschädigung i.H.v. 100 EUR/qm Wohnfläche zu zahlen bereit ist, aber keine Übernahme der Immobilie zum Verkehrswert anbietet.

Letzteres gilt auch für die Immobilien, die sich in der „Übergangszone 2“ befinden, wobei die von der Beigeladenen ausgelobten Entschädigung sich dort nur noch i.H.v. 50 EUR/qm Wohnfläche beläuft. In dieser „Übergangszone 2“ befindet sich das Wohnhaus des Klägers zu 3.

-Vgl. Broschüre zum „Casa-Programm“ der Beigeladenen; beigefügt als Anlage 8. -.

Die Beigeladene erkennt für die sich in der Kernzone befindenden Wohnhäuser der Kläger zu 2., 4./5. und 6./7. mithin - anders als der Beklagte in seinem Planfeststellungsbeschluss - den Eintritt gesundheitsgefährdender Wohnverhältnisse sowie den Eigentümern nicht zumutbare Wertverlust an. Für die in der Über-

gangszone 1 bzw. 2 gelegenen Immobilien erkennt die Beigeladene immerhin die Gebotenheit zur Zahlung einer abgestuften Entschädigung an.

Der Beklagte führt in seinem Planfeststellungsbeschluss auf S. 1052 f. aus, dass das Casa-Programm der Beigeladenen nicht ausreiche, um die nunmehr entstehenden Lärmkonflikte umfassend zu bewältigen, verfügt indessen im Ergebnis nicht einmal entsprechende Übernahme- bzw. Entschädigungsansprüche zugunsten der Kläger .

Auf die Kläger zu 1. bis 11. werden im Ausbaufall Fluglärm-Dauerschallbelastungen zukommenden, die im Bereich von 65 bis über 70 dB(A) tags bzw über 60 dB(A) nachts liegen werden. Wie bereits ausgeführt wurde, droht den Klägern zu 1. bis 11. damit eine Fluglärmbelastung im anerkannten gesundheitsgefährdenden Bereich.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Bereits auf Grundlage der den Lärmkarten des Regionalen zu Grunde liegenden Fluglärmwerten drohen den Klägern bei Ostbetrieb Fluglärm-Dauerschallpegel von knapp unter 70 dB(A) tags und knapp unter 60 dB(A) nachts.

Ermittelt man die auf die Kläger zu 1. bis 11. im Ausbaufall einwirkende Fluglärmbelastung nach der AzB-legt und stellt man die kapazitive Auslastungsmöglichkeit von ca. 900.000 Flugbewegungen im Jahr in die Berechnung der Belastung in den 6 verkehrsreichsten Monaten ein, so ergibt sich vorliegend eine Überschreitung der Lärmpegel von 70 dB(A) tags bzw. von 60 dB(A) nachts, bei welchen nach dem Stand der Rechtsprechung den Klägern eine angemessene Entschädigung zu zahlen oder - auf Antrag - das lärmbelastet Grundstück zu einem angemessenen Preis abzukaufen ist.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Hinsichtlich des Nachtwertes kommt hinzu, dass bereits die - in den RDF-Lärmkarten nicht eingestellten - Nachtflüge zwischen 23.00 und 05.00 Uhr dazu führen werden, dass die Kläger zu 1. - 11. bei Ostbetrieb nachts einem Fluglärm-Dauerschallpegel von über 60 dB(A) ausgesetzt sein werden. Auch wenn nächtli-

chen Landungen nicht auf der neuen Landebahn Nordwest zugelassen sind, bewirken doch bereits die Landeanflüge auf das Parallelbahnsystem, dass die zur Erreichung des nächtlichen 60-dB(A)-Werts an den Wohnhäusern der Kläger nur fehlenden 1 - 3 dB(A) an Lärmzunahmen realisiert werden.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Hinsichtlich der Bewertung der gesundheitlichen Bedrohung der Kläger an ihren Wohnhäusern und damit auch der Wertabschläge, welche diese Immobilien im Ausbaufall erfahren werden, sind auch die geringen Überflughöhe der Flugzeuge von nur ca. 220 - 250 Metern zu berücksichtigen. Diese Situation wird von den Bewohnern und Besuchern der Häuser in der Einflugschneise als Bedrohung wahrgenommen und dementsprechend zu erheblichen Wertabschlägen bei der Liegenschaft führen. In Kumulation mit der Fluglärm-Belastung werden sich die zu erwartenden Wertverluste mindestens auf über 30 % belaufen.

- Beweis jeweils: Sachverständigengutachten. -

Gerade in der Kumulation der Lärmbetroffenheit und der äußerst geringen Überflughöhe liegt eine Einwirkung auf das Grundeigentum der Kläger zu 1. bis 7. vor, die von diesen nicht entschädigungslos hinzunehmen ist.

Der Beklagte hätte mithin zugunsten jedenfalls der in Kern- und Übergangszonen des „Casa-Programms“ der Beigeladenen gelegenen Immobilien - und damit auch der Wohnhäuser der Kläger zu 1. bis 7. - Entschädigungsansprüche und (antragsabhängige) Übernahmeansprüche dem Grunde nach verfügen müssen.

Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Kläger zu 19. und 20. Über deren Wohnhaus fliegen die bei Westbetrieb in süd-westliche Richtung startenden Flugzeuge zwar nicht in so geringer Höhe hinweg, wie die bzgl. der Landeanflüge über Flörsheim zu Lasten der Kläger zu 1. bis 11. der Fall ist.

Auch reicht die Flug-Lärmdauerschallbelastung bei isolierter Betrachtung wohl nicht an die Werte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts heran.

Indessen werden jedenfalls bei kumulierender Betrachtung des Gesamtlärms, also unter Einbeziehung der auf das Wohnhaus der Kläger wirkenden Schallpegel von

der Autobahn 67 bei Flughafen-Westbetrieb Gesamtschallpegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht.

- Beweis: Sachverständigengutachten; siehe auch oben unter Pkt. II.4.3. -

Dies gilt umso mehr, wenn der Fluglärm nach AzB-07 und unter Einrechnung der kapazitiven Auslastungsmöglichkeit von ca. 900.000 Flugbewegungen im Jahr auf Grundlage der Belastung in den 6 verkehrsreichsten Monaten.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Für die Kläger zu 1. bis 7. und 19./20. wird ferner geltend gemacht, dass diesen vorliegend selbst dann eine angemessene Entschädigung für den Flughafenausbau bedingten Wertverlust ihrer Wohnhausgrundstücke zuzuerkennen ist, wenn die auf diese einwirkenden Dauerschall-Lärmpegel unterhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegen sollten.

Denn gerade der Flughafenausbau bringt die Wohnhäuser dieser Kläger in eine Situation, in welcher diese auf dem Grundstücksmarkt Wertabschläge von über 30 % gegenüber dem Planungsnullfall zu vergegenwärtigen haben.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Bei Ausblendung des Flughafenausbaus weisen die Bodenrichtwerte und die Immobilienpreise sowohl in Flörsheim als auch in Nauheim keine rückläufigen, Wertentwicklungen sondern vielmehr Wertsteigerung auf.

- Beweis: Sachverständigengutachten, Anfrage beim Gutachterausschuss des Main-Taunus-Kreises bzw. des Landkreises Groß-Gerau. -

Die Häuser der Kläger sind ferner in einem Ausbau- und Erhaltungszustand, welcher eine abweichende Einzelfallbetrachtung bei der Ermittlung von Wertabschläge nicht rechtfertigt.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Unter Bezugnahme auf das Gutachten der Technischen Universität „Immobilien und Fluglärm“ von Prof. Dr. Friedrich Thießen und Stephan Schnorr

- <http://www.widema.de/downloads/509studieimmobienfluglaerm.pdf> -

und den gleichnamigen Aufsatz von Eger/Köhler/Rübbelke/Schnorr/Thießen in der Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht (ZfU) 2/2007, S. 199 - 231 wird für die Kläger zu 1. - 7. sowie 19. und 20. geltend gemacht, dass der Fluglärmzuwachs, welchem die Wohnhäuser der Kläger ausgesetzt sind, zu erheblich höheren Abschlägen bei der Immobilienwertermittlung führen wird, als dies im „Hagedorn-Gutachten“ bilanziert wurde.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht der Aufhebung unterliegen sollte, wird mithin dem Beklagten aufzuerlegen sein, die Beigeladene zum Ersatz der auf den Ausbau des Flughafens zurückzuführenden, von einem unabhängigen Gutachter zu ermittelnden Wertverluste der Wohnhausgrundstücke der Kläger zu 1. - 7., 19. und 20. zu ersetzen bzw. diesen - auf Antrag - die Immobilie einem gutachterliche ermittelten Verkehrswert ohne Berücksichtigung des Vorhabensbedingten Wertverlustes abzukaufen.

Eine diesbzgl. Hilfsantragstellung in der mündlichen Verhandlung kündigen wird an.

7.2 Rechtswidrige Behandlung der Wertverluste im Rahmen der Abwägung des Beklagten

Für alle Kläger ist darüber hinaus geltend zu machen, dass die Problematik des Wertverlustes der fluglärm betroffenen Immobilien im Rahmen der von dem Beklagten zu treffenden Gesamtabwägung fehlerhaft gewürdigt wurde.

In dem Planfeststellungsbeschluss wird das Thema „Wertverluste von Immobilien“ ab S. 2460 PFB abgehandelt.

Dort heißt es:

„Die vorgetragene Wert- und Ertragsminderungen stellen jedoch keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabensbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des

erweiterten Flughafens auf Grundstücke in der Flughafennachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich.“ (so BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13).

Soweit die befürchteten Immobilienpreisveränderungen auf die faktische Veränderung der Grundstücksumgebung (vor allem die geänderte Immissionssituation) gestützt werden, ist das Interesse der Grundstückseigentümer, von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen verschont zu bleiben, mithin bereits durch die eingehende Abwägung der jeweiligen Auswirkungsfaktoren (vgl. für den Lärm C III 6, für die Luftschadstoffe C III 9, für sonstige Immissionen C III 11) und die in diesem Rahmen erforderlichenfalls von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Schutzauflagen und Entschädigungsansprüche (vgl. etwa A XI 5, 8 und 9) angemessen berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Ausschluss unzumutbarer Vorhabensauswirkungen auf die Flughafenumgebung mittels der dafür erforderlichen sowie zur Konfliktbewältigung wirkungsvollen und ausreichenden Maßnahmen sicher, mit denen (auch) den Interessen der Grundeigentümer Rechnung getragen wird.“

– PFB, 20.1.4 (S. 2460/2461).

Der Beklagte lehnt mithin eine Behandlung der vorgetragenen Wertverlustproblematik ab, da dieser seiner Auffassung nach keine eigenständige Bedeutung in der Abwägung zukomme.

Der Beklagte verkennt hierbei offensichtlich, dass vorliegend nicht lediglich mittelbare Auswirkungen der Planung, wie etwa eine verbaute Aussicht, zu den erheblichen Minderungen der Grundstückswerte führen. Vielmehr werden Wertverluste unmittelbar auf die von dem Flugbetrieb ausgehende Immissionen und deren Einwirkung auf die Lärmbelastungssituation des Grundstückes bedingt.

Die Fluglärmimmissionen stellen tatsächliche Auswirkungen in einer Intensität dar, die eine planerische Abwägung deren Zumutbarkeit und Abwendbarkeit für die betroffene Nachbarschaft als Eigentümer und/oder Bewohner von im Wirkungsbereich gelegenen Immobilien - auch in Bezug auf lärmbedingte Wertverluste - erfordert.

Der Beklagte meint auch an dieser Stelle seines Planfeststellungsbeschlusses offenbar, durch das FluglärmG sei über die Belange der betroffenen Nachbarschaft abschließend befunden worden und dass es darüber hinaus keinen weite-

ren Handlungsbedarf oder auch nur eine weitere Handlungsmöglichkeit bzgl. der Problembewältigung für ihn als Planfeststellungsbehörde gäbe.

Diese Rechtsauffassung verkennt nicht nur das Abwägungsprogramm, das sich der Beklagte durch das Zueigenmachen über das FluglärmG hinausgehender Schutzziele selbst gesetzt hat (vgl. die diesbzgl. Ausführungen unter 6.1.3.2.2 PFB). Eine solche Herangehensweise lässt sich auch mit der Rechtsprechung insbesondere des BVerwG nicht in Einklang bringen.

Das Schutzkonzept des Beklagten besteht im Wesentlichen nur aus Betriebsbeschränkungen für die Nacht und im Übrigen aus dem Hinweis auf das FluglärmG. Die Unzulänglichkeit der Betriebsbeschränkungen für die Nachtzeit zur Sicherstellung der Schutzziele wird an anderer Stelle der Klagebegründung ausführlich dargelegt und erläutert. Was bleibt, ist also für die Lärmbelastung am Tag wie auch für die verbleibende Lärmbelastung in der Nacht, letztlich der Hinweis auf die gesetzliche Regelung. Das bedeutet, dass die „zur Konfliktbewältigung wirkungsvollen und ausreichenden Maßnahmen“ (PFB, S. 2461 (oben)) sich aus dem Gesetz selbst, zumindest aber aus den nach diesem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnungen ergeben müssten. Bereits ein Blick in die Rechtsfolgen, die das FluglärmG vorsieht, zeigt jedoch, dass für den ganz überwiegenden Teil der Betroffenen keinerlei Schutzmaßnahmen zu erwarten sind.

Das FluglärmG sieht insbesondere für alle Gebäude im Bestand, die in der (gegenwärtig noch nicht einmal festgesetzten) Tagschutzzone 2 liegen, keinerlei Schallschutz vor. Für bestehende oder vor Inkrafttreten des FluglärmG genehmigte Gebäude in Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone sieht das FluglärmG zwar grundsätzlich Maßnahmen passiven Schallschutzes für die Wohn- bzw. Schlafräume vor, allerdings zumeist erst 6 Jahre nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche. Schutzmaßnahmen für die Außenbereiche sind nicht vorgesehen und durch passiven Schallschutz auch nicht zu verwirklichen.

Darin liegt auch ein wesentlicher Unterschied zu den Fallgestaltungen aus sonstigen Bereichen der Verkehrswegeplanung vor, die der Beklagte offenbar für seine Argumentation heranzieht:

„Darüber hinaus ist zu beachten, dass Änderungen der Grundstücksumgebung, aus denen sich bloße Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und mithin Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit bzw. Wertentwicklung der Liegenschaft ergeben können, keine Belange betreffen, für die der Träger des benachbarten Planungsvorhabens eine Entschädigung zu gewähren hätte (vgl. etwa OVG SH, Beschluss vom 07.08.2000 – 4 M 58/00 – juris, Rn. 16; BayVGH, Urteil

vom 24.06.2003 – 8 A 02.40090 – juris, Rn. 44; OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 20.12.2006 – 8 C 10881/06 – juris, Rn. 27 ff.). Ein Anspruch der Flughafennachbarn auf Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile besteht nicht (vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, Loseblatt, Stand: 2006, § 9, Rn. 96), zumal ein wehrfähiges Interesse an der Beibehaltung einer bestimmten Umgebungssituation eines Grundstücks nicht anzuerkennen ist (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 28.10.1993 – 4 C 5/93 – juris, Rn. 24). Selbst wenn man einen am Grundstückswert ablesbaren, allein aus der Nähe zu einer als unschön empfundenen Verkehrsinfrastruktureinrichtung resultierenden „Imageverlust“ von Grundstücken anerkennen würde, wäre dieser jedenfalls als Ausdruck der das Eigentum beschränkenden Sozialbindung (vgl. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG) entschädigungslos hinzunehmen (BayVGh, Urteil vom 29.08.2000 – 8 A 99.40047 u. a. – juris, Rn. 50).“

– PFB, 20.1.4 (S. 2461).

In der von dem Beklagten zitierten Entscheidung des BayVGh, Urteil vom 29.08.2000 - 8 A 99.40047 u. a. - heißt es beispielsweise (Rn. 50):

„Hingegen werden infolge der Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsrichtwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV eingehalten.“

Von der Einhaltung entsprechender Richtwerte kann im Falle der Grundstücke der Kläger schon deswegen keine Rede sei, da vollzugsfähige gesetzliche Richtwerte vorliegend nicht existieren. Selbst wenn man der Auffassung wäre, dass das FluglärmG nach Erlass der zu seiner Umsetzung erforderlichen Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften (zukünftig) solche Richtwerte liefern kann, so wären diese für die Abwägung jedenfalls nicht abschließend. Denn das FluglärmG vermag allenfalls Mindeststandards für passiven Schallschutz setzen, soweit ein solcher überhaupt möglich ist. Demgegenüber werden den zitierten obergerichtlichen Entscheidungen zu Straßenplanungen zufolge die Richtwerte nach der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

Derartige Maßnahmen sind von dem Beklagten im Bereich des Tagschutzes noch nicht einmal in Erwägung gezogen worden.

Die in § 9 Abs. 5 FluglärmG vorgesehene Außenbereichsentschädigung für in der Tagschutzzone 1 gelegene Grundstücke ist mangels der für die Umsetzung erforderlichen Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 6 FluglärmG vorliegend nicht konkretisiert und steht dem Beklagten mithin nicht als Grundlage für seine Planfeststellung zur Verfügung. Es kann allenfalls - mit im Detail erheblicher Unsicherheit - antizipiert werden, wie die Schutzzonen verlaufen und ob bzw. welche Entschädigungen zu leisten sein werden. Naheliegend ist entsprechend der Konzeption des FluglärmG eine Ausgestaltung dergestalt, dass mit der Außenbereichsentschädi-

gung lediglich eine Entschädigung nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 HVwVfG zur Kompensation von Nachteilen, die nur mittels solchen Schutzvorkehrungen vermieden werden könnten, deren Festsetzung mit dem Vorhaben unvereinbar wäre.

Die Gewährleistung einer solchen Entschädigung - insbesondere für die reduzierte Nutzbarkeit des Außenbereichs - stellt jedoch nach ständiger Rechtsprechung keinen Ersatz für die immissionsbedingte Wertminderung des Grundstücks dar:

„Die Geldentschädigung, die nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg zu zahlen ist, tritt an die Stelle der Schutzvorkehrungen, die zur Abwehr unzumutbarer Immissionen an sich geboten gewesen wären, nach näherer gesetzlicher Maßgabe aber ausnahmsweise haben unterbleiben dürfen. Ihrer Zweckbestimmung nach beschränkt sie sich darauf, die Einbußen an Lebens- und Wohnqualität zu kompensieren, die durch die Überschreitung des als Erheblichkeitsschwelle maßgeblichen Pegelwertes eintreten. Das personale Schutzelement, das sie insoweit aufweist, verbietet es, sie aus dieser Surrogatfunktion gänzlich herauszulösen.“

- BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – juris, Rn. 396). -

§ 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG entfaltet nicht in einer Weise abschließende Wirkung, dass die Erfassung von Immobilienwertverlusten und deren Einstellung in die Abwägung entbehrlich wird.

Gleiches gilt dann aber auch für die Vorschriften des FluglärmG.

Indem der Beklagte jenseits der Feststellungen über das Vorliegen eines Übernahmeanspruches einerseits und im Übrigen der Verweisung auf Entschädigungen nach dem FluglärmG andererseits keine weiteren Erfassungen, Bewertungen und Abwägung von Wertverlusten der Immobilien Betroffener unterlassen hat, ist ihm damit ein durchschlagender Abwägungsfehler anzulasten.

7.3 Fehlende Abwägung der Wertverluste

Der Beklagte hat die Immissionsschutzbelange der Kläger nicht hinreichend abgewogen, so dass sich bei der Herangehensweise des Beklagten hieraus zwangsläufig als Folgefehler auch eine unzureichende Bewältigung der Wertverlustproblematik im Rahmen der Abwägung einstellt.

Entgegen der Auffassung des Beklagten würde sich aber die Abwägung der Wertverluste der Betroffenen auch nicht etwa dann erübrigen, wenn die Immissions-schutzbelange fehlerfrei abgewogen worden wären.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht die Wertverluste der Immobilien Betroffener auch dann als abwägungsrelevant an, wenn diese Wertverluste unterhalb der Ent-eignungsschwelle liegen:

„Aus der Tatsache, dass ein finanzieller Ausgleich nur unter den in § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg genannten Voraussetzungen zwingend geboten ist, lässt sich freilich nicht folgern, dass Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinaus durch ein Planvorhaben ausgelöst werden, rechtlich irrelevant sind. Die Beachtung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg entbindet nicht von der Pflicht, planbe-dingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 - BVerwG 4 A 39.95 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 39 S. 19). Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminde-rungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Wie auch sonst ist es ihm allerdings verwehrt, eine äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zu überschreiten. Die Grenze zur Abwägungsdis-proportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Fol-gue haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird.“

– BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – juris, Rn. 404). -

Eine Abwägung ist vorliegend jedoch nicht erfolgt. Der Beklagte hat noch nicht einmal mögliche nachteilige Veränderungen der Immobilienpreise aufgrund der ausbaubedingten Immissionen ermittelt. Vielmehr sieht er es schon als ausrei-chend an, dass er seiner Auffassung nach die Immissionsbelastung abgewogen habe:

„Die aus den jeweiligen Auswirkungsfaktoren möglicherweise resultieren-den wertverändernden Wirkungen in Bezug auf das Grundeigentum haben demgemäß Eingang in den planerischen Abwägungsvorgang gefunden und sind, soweit wie dies im Interesse der Herstellung einer Vereinbarkeit des Vorhabens mit entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belan-gen erforderlich gewesen ist, minimiert worden. Ihnen kommt daher nicht der Charakter eines eigenständigen Abwägungspostens zu, weil dies gleichbedeutend mit einer Doppelgewichtung der Vorhabensauswirkungen wäre (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 2.85 – juris, Rn. 15; BVerwG, Beschluss vom 24.04.1992 – 4 B 60.92 – juris, Rn. 6; BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13).“

– PFB, 20.1.4 (S. 2461).

Eine Abwägung der Belange „Wertverluste von Immobilien“ hat mithin nicht stattgefunden:

„Der Frage des Eintritts und Ausmaßes etwaiger Wertveränderungen von Grundstücken infolge des planfestgestellten Flughafenausbaus braucht die Planfeststellungsbehörde nach alledem – anders als in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen gefordert – nicht im Einzelnen nachzugehen. Der Verkehrswert eines Grundstücks stellt im Übrigen nur einen Indikator für die vorhandenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks dar, dessen Entwicklung von vielen – zu einem großen Teil von der Planung völlig losgelösten bzw. unbeeinflussten – Faktoren abhängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 2.85 – juris, Rn. 15; BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13; außerdem BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – juris, Leitsatz 17). Grundstückswertveränderungen stellen nach alledem keinen Belang dar, der gesonderter planerischer Abwägung zugänglich und bedürftig wäre.“

– PFB, 20.1.4 (S. 2462).

Obwohl der Beklagte zunächst ausführt, den Wertverlusten komme kein eigenständiger Belang zu, reißt er das Thema dann aber doch an, um auf ein vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenes Gutachten „Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“ vom Juni 2007 (Hagedorn-Gutachten) zu verweisen. Dieses Gutachten ergebe, so der Beklagte, keinen negativen Zusammenhang zwischen bloßer Belegenheit einer Immobilie in der Nähe eines Flughafens und dessen Wert:

„Faktoren für Grundstückswertveränderungen, die nicht bereits „in natura“ Eingang in den Abwägungsvorgang gefunden haben und daher für sich genommen der Berücksichtigung bedürften, liegen nicht vor. Insbesondere ist der Einwand zurückzuweisen, dass Grundstücke in der Nähe großer Flughäfen – ohne dass es auf die Veränderung der tatsächlichen Auswirkungsfaktoren (Lärm, Luftschadstoffe usw.) ankommt – schon allein aufgrund ihrer Belegenheit im Falle einer Expansion des Flughafens erheblich an Wert verlieren (allgemeiner „Flughafenmalus“). Für eine derartige Schlussfolgerung bestehen mit Blick auf die bisherige Entwicklung der Grundstückspreise und der dafür wesentlich mitursächlichen Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenrainerkommunen bereits keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass die flughafennahen Gemeinden unabhängig von dem Vorliegen negativer Auswirkungsfaktoren allein aufgrund der Flughafennähe generell von Wohnungssuchenden gemieden werden und dort belegene Immobilien angesichts eines dadurch zu befürchtenden Bevölkerungsrückgangs bzw. „sozialen Niedergangs“ an Wert verlieren. Ein solcher Schluss verbietet sich bereits mit Blick auf das erhebliche Arbeitsplatzangebot in der unmittelbaren Flughafennähe und die dadurch bewirkte Attraktivität der Flughafenrainerkommunen als arbeitsplatznahe Wohnorte. Das im Auftrag des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt Main durch Herrn Prof. Dr. Hagedorn erstellte Gutachten „Analyse vom Immobilienpreisveränderun-

gen im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main“ vom Juni 2007 betont ausdrücklich die flughafenspezifische Abhängigkeit der Immobilienpreisentwicklung vom positiven Einflussfaktor Verkehrsanbindung und von dem auf Auswirkungsseite maßgeblichen negativen Einflussfaktor Fluglärm und relativiert sogar diese Abhängigkeiten dergestalt, als sie nach gutachterlicher Auffassung stets nur in der Zusammenschau aller für die Wertbildung einer Immobilie entscheidenden Faktoren gesehen werden dürfen (vgl. etwa Gutachten, S. 7). Eine davon vollständig abgelöste allgemeine Immobilienpreisrelevanz des Flughafens – die im Übrigen nicht notwendig nur eine negative sein müsste (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – juris, Rn. 438) – wird von dem Gutachter nicht angenommen. Ihr kann schon aus diesem Grund kein Gewicht in der Abwägung zukommen.“ – PFB, 20.1.4 (S. 2461).

Diese Ausführungen stellen in zweierlei Hinsicht keine sachgerechte Auseinandersetzung mit den zahlreichen Einwendungen, auch der Kläger im vorliegenden Verfahren, dar.

Erstens:

Seitens der Kläger wurde nicht etwa nur ein abstrakter „Flughafenmalus“ oder die nachteilige Veränderung durch den Flughafen an sich vorgetragen. Die Wertminderung wurde stets mit den vorhabensbedingten Immissionen in Zusammenhang gebracht. Die Kläger haben dabei deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die befürchteten Folgeeffekte, wie etwa Veränderungen der Bevölkerungsstruktur bis hin zur „Verslumung“ hochbelasteter Gebiete, ihre Ursache nicht im Faktor Flughafen schlechthin haben, sondern in erster Linie in den vom Flughafen ausgehenden und sich im Ausbaufalle erhöhenden Maß an Immissionen. Dabei wurde in den Einwendungen der Kläger und in zahlreichen weiteren Einwendungen und Stellungnahmen im Erörterungstermin deutlich gemacht, dass gerade die nochmalige Erhöhung der Belastungssituation in bereits hoch belasteten Gebieten die Auswirkung haben wird, dass diejenigen, die es sich leisten können, wegziehen. Eine nachhaltige Veränderung der Bevölkerungsstruktur, wie sie in derartigen Wohnquartieren zu befürchten sein wird, hat erfahrungsgemäß erhebliche Folgeeffekte, beispielsweise in Form von Veränderungen bei den örtlichen Geschäften infolge des Kaufkraftwegfalls, mangelhafte Gebäudeunterhaltung wegen niedrigerer Renditen am Mietmarkt, Bildung sozialer Brennpunkte etc., um nur einige zu nennen. Der damit einhergehende Attraktivitätsverlust hat in der Regel einen weiteren erheblichen Wertverlust der in dem betroffenen Gebiet liegenden Immobilien zur Folge. Auch alle diese Effekte und die hieraus resultierenden Wertverluste wurden

nicht als „Flughafenmalus“ vorgetragen, sondern als Folgen des Flugbetriebs oder des Zubringerverkehrs dargestellt.

Nicht die Kläger haben in ihren Einwendungen die Flughafennähe per se als verkehrswertmindernd angegeben. Vielmehr versucht der Beklagte, aus diesen Einwendungen zunächst die unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens, nämlich die Immissionen, quasi heraus zu extrahieren, um letztlich nur noch den vom Immissionsthema losgelösten blanken Belang Wertverluste „ohne Veränderung der tatsächlichen Auswirkungsfaktoren“ zu erhalten.

Ein solches Vorgehen ist nicht mit der zitierten Rechtsprechung des BVerwG vereinbar und stellt keine fehlerfreie Abwägung dar.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht die Wertverlustproblematik in der zitierten Schönefeld-Entscheidung durchaus als mit einer gewissen Eigenständigkeit versehenen Belang an. Zwar kann auch im Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Flughäfen ein abwägungsrelevanter Wertverlust nicht losgelöst von den unmittelbaren Auswirkungen des Betriebs gesehen werden. Die Abwägung und möglicherweise Bewältigung der Auswirkungen des Betriebs allein lässt das BVerwG dabei jedoch nicht ausreichen, sondern verlangt im Lichte von Art. 14 Abs. 1 GG auch die Einstellung möglicher erheblicher Wertverluste unterhalb der Enteignungsschwelle in die Abwägung.

Das Vorgehen des Beklagten, das scheinbar analog der im Planfeststellungsbeschluss zitierten Entscheidungen zu Straßenplanungen begründet wird, lässt einen wesentlichen Unterschied außer Acht. Die Lärmbelastung an Straßen oder Bahnlinien ist nach Art und räumlicher Ausdehnung eine völlig andere als die durch den Flugbetrieb hervorgerufene Situation. Die Einhaltung der Richtwerte der 16. BImSchV lässt sich wegen der räumlich begrenzten Wirkung häufig schon durch Maßnahmen an der Schallquelle erreichen. Führt dies zur Einhaltung der - zudem nutzungsbezogen gestaffelten - Richtwerte der 16. BImSchV, besteht möglicherweise unter dem Lärmgesichtspunkt kein Anlass, eine objektiv nachteilige Veränderung der Grundstückssituation zu sehen, wenn man dabei die Nähe der Autobahn als solche außer Acht lässt. Führen also Maßnahmen insbesondere aktiven Lärmschutzes schon dazu, dass der Lärm das Grundstück nicht oder nicht in unzumutbarer Intensität erreicht, verbleiben nur Lagenachteile, die von der Rechtsprechung bislang nicht als abwägungserheblicher Belang angesehen werden.

Beim Fluglärm ist diese Situation anders. Aktiver Lärmschutz ist in erster Linie durch Betriebsbeschränkungen möglich, die aber allenfalls für die Nachtzeit verfügt sind. Das bedeutet, dass die Grundstücke verlärmert werden und Schallschutz - wenn überhaupt - lediglich in passiver Form für die Innenräume in Betracht kommt. Die Einhaltung von (allerdings im FluglärmG nicht vorhandenen) Richtwerten für die planungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle auf dem Grundstück ist daher, selbst wenn es solche gäbe, gerade nicht gegeben.

Die Mehrzahl der Kläger und der sonstigen betroffenen Eigentümer wird im Übrigen auch nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs zunächst keinerlei baulichen Schallschutz oder Außenbereichsentschädigung erhalten, da hierfür gemäß § 9 Abs. 1 FluglärmG zumindest ein äquivalenter Dauerschallpegel von 65 dB(A) erreicht werden müsste. Die unterhalb eines Fluglärm-Dauerschallpegels von 60 dB(A) Betroffenen erhalten auf Dauer keinerlei Schutz.

Bedenkt man, dass nach der von dem Beklagten zu Ermittlung der Schutzziele für relevant erachteten RDF-Belastigungsstudie – deren richtige Interpretation vorausgesetzt - bereits bei einem L_{eq} von 52,5 dB(A) tagsüber eine erhebliche Belästigung anzunehmen ist (vgl. hierzu im Schriftsatz vom 25.02.2008, II.4.2.3.3), kann mit erheblichen Wertverlusten bereits weit unterhalb der für die Festsetzung der Schutzzonen nach dem FluglärmG vorgesehenen Pegel gerechnet werden.

Eine Abwägung mit dem bloßen Hinweis auf die Geltung des FluglärmG kann daher auch nicht die Auseinandersetzung mit dem Thema Wertverluste von Immobilien ersetzen.

Zweitens:

Die Aussagen des zitierten Gutachtens von Prof. Hagedorn werden weiterhin ohne Berücksichtigung der hieran geübten Kritik verwertet. Der Beklagte argumentiert mit dem von Prof. Hagedorn angenommenen positiven Einflussfaktor Verkehrsanbindung, der den flughafennahen Gemeinden angeblich als werterhöhender Faktor zukomme. Dabei wird vollkommen übersehen, dass bereits eine von dem Regionalen Dialogforum zur Qualitätssicherung eingeholte weitere gutachterliche Stellungnahme zwar die von Prof. Hagedorn festgestellten negativen Einflussfaktoren des Flughafens bestätigt, jedoch die angeblichen positiven Einflussfaktoren, namentlich die Verkehrsanbindung durch den Flughafen, gerade nicht bestätigt hat (vergleiche Schlussbericht des Instituts infras vom 12.06.2007, S. 13). Eine

kritische Auseinandersetzung mit den Aussagen des Gutachtens Hagedorn hat daher nicht stattgefunden.

Der Beklagte verkennt zudem die in zahlreichen Einwendungen, auch in sehr qualifizierter Form im Rahmen des Erörterungstermins, vorgetragene Argumente zur Höhe der Wertverluste. Die Einwander haben u.a. unter Vorstellung einer Studie von Thießen/Schnorr

- Professor Dr. Thießen, Stephan Schnorr: „Immobilien und Fluglärm“, TU Chemnitz (ISSN 1618-1352) -

detailliert zur Wertverlustproblematik vorgetragen.

Dabei wurde deutlich, dass Fluglärm, gerade bei höherer Lärmbelastung, deutliche Werteinbußen der betroffenen Immobilien hervorruft.

- Beweis: Sachverständigengutachten. -

Selbst nach den Feststellungen des Hagedorn-Gutachtens beläuft sich die Wertminderung durch die ausbaubedingte Zunahme des Fluglärms u.a. in Flörsheim, Nauheim, Rüsselsheim-Königstädten und Offenbach in einer Größenordnung, die eine Abwägung dieses Belangs erforderlich macht. Laut den Ergebnissen dieser Untersuchung besteht ein Zusammenhang zwischen dem Einflussfaktor Fluglärm und den Immobilienpreisen in der betroffenen Region in Höhe von etwa 1% pro Dezibel Zunahme des Fluglärms (äquivalenter Dauerschallpegel). Das würde angesichts der zu erwartenden Zunahme der äquivalenten Dauerschallpegel insbesondere in Flörsheim, (nach den RDF-Lärmkarten + 17 dB(A)), Nauheim (+ 13 dB(A)), Frankfurt-Oberrad (+ 9 dB(A)) oder auch Offenbach (+ 5-7 dB(A)) bereits zu entsprechenden Wertverlusten führen, die nicht im Bereich der Unerheblichkeit angesiedelt werden können.

Beispielhaft zeigt die Situation in Flörsheim anhand der derzeitigen Marktreaktionen, dass offenbar die zu erwartenden Wertverluste weitaus höher sind. Flörsheim ist bereits gegenwärtig in erheblichem Maße von Fluglärm betroffen, jedoch aufgrund seiner Lage in der Nähe von Frankfurt am Main und Wiesbaden durchaus für Grundstückskäufer attraktiv. Allein durch die seit einigen Jahren andauernde Ausbauplanung hat sich die Verkäuflichkeit von Grundstücken, die in dem von der Ausbauplanung besonders betroffenen Teil von Flörsheim liegen, radikal verschlechtert. Die Grundstücke in der Nähe der „Casa-Zone“ sind, wenn über-

haupt, nur noch mit hohen Preisabschlägen gegenüber den vor bekannt werden der Ausbauplanung erzielbaren Preis. Die Preisabschläge belaufen sich in einer Größenordnung von über 30 %. Die hat offensichtlich seinen Grund darin, dass nur wenige Immobilienkäufer bereit sind, ein Grundstück zu erwerben, das voraussichtlich mit Fluglärm knapp unterhalb der Grenze für einen Übernahmeanspruch belastet sein wird.

Nach der Untersuchung von Professor Dr. Thießen „Immobilien und Fluglärm“, deren Ergebnisse auch in der Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht 2007, S. 199 ff., veröffentlicht sind, besteht ein weit stärkerer und stärker zu differenzierender Zusammenhang zwischen Fluglärm und Immobilienpreisen. Dieser Zusammenhang ist besonders ausgeprägt, wenn der Fluglärm als besonders lästig empfunden wird. Dies ist beispielsweise bei starker Lärmzunahme in bisher unbelasteten Gebieten, bei Belastung mit nächtlichen Einzelschallereignissen sowie in Gebieten mit einer besonders hohen Belastung der Fall (vergleiche Thießen u.a., ZfU 2007, 199). Das Verhältnis von Lärmzunahme und Wertentwicklung ist, entgegen der Studie von Hagedorn, nicht linear, sondern mit steigender Lärmbelastung erhöht sich der Preisabschlag pro Dezibel Lärmzunahme (Thießen u.a., S. 218f).

Besonders in Gebieten, in denen die Belastung nur knapp unterhalb der Schwelle liegt, die einen Übernahmeanspruch begründet, sind die Wertverluste am stärksten ausgeprägt.

Dies verwundert nicht, denn letztlich wird wegen der dann unzumutbaren Entwertung des Eigentums ab Erreichen bestimmter Pegel ein Übernahmeanspruch gewährt bzw. die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle definiert. Der Immobilienmarkt reagiert auf die mit zunehmender Lärmbelastung eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Eigentums analog mit Preisabschlägen. Dass diese nicht linear verlaufen, wenn sich der Lärm der Grenze nähert, bei der die Möglichkeit einer Wohnnutzung bis zur Entwertung eingeschränkt ist, dürfte auf der Hand liegen. Dieser Zusammenhang zwischen Verlärmung und Wertverlust ist daher als offensichtlich zu bezeichnen.

Auch die Beigeladende selbst sieht die Lärmbelastung zumindest in einigen Gebieten im Ausbaufall als so gravierend an, dass sie den Betroffenen in diesen Bereichen auf der Grundlage des so genannten Casa-Programms die Übernahme der im Zentrum der Anfluglinie gelegenen Immobilien bis zu einer angenommenen Überflughöhe von 350 m gegen Erstattung des Verkehrswerts in einer Kernzone angeboten hat. Darüber hinaus hat sie in der angrenzenden Übergangszone die

Zahlung einer Entschädigung in einer Höhe von bis zu 100,00 € je Quadratmeter Wohnfläche angeboten.

Der Beklagte erwähnt das Casa-Programm auf S. 1052 f. PFB und führt hierzu sogar aus, dass die gesetzlichen und auf freiwilliger Basis bestehenden Maßnahmen, so wörtlich, nicht ausreichend seien, um die nunmehr entstehenden Lärmkonflikte umfassend zu bewältigen.

Dem kann nur zugestimmt werden. Die Kern- und Übergangs-Zonen im Casa-Programm der Beizuladenden führen zu einer stark verengten Auswahl von Begünstigten, die nicht der realen Belastungssituation entspricht und daher mit rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht vereinbar ist. Aufgrund der Abweichungen von den vorgegebenen Anfluglinien werden weit mehr, als die in den Kern- und Übergangs Zonen lebenden Menschen betroffen. Dies führt insbesondere für diejenigen Betroffenen zu einer nicht hinnehmbaren Ungleichbehandlung, deren Immobilien knapp außerhalb der von der Beizuladenden festgesetzten Zone liegen.

Obgleich der Beklagte diese und die weiteren Maßnahmen, wie etwa Siedlungsbeschränkungen, ausdrücklich für nicht ausreichend zur Konfliktbewältigung ansieht, verzichtet er vollständig auf jegliche Maßnahmen, um den erkannten Konflikt zu lösen.

Für die Kläger führt dies, weil nach Auffassung des Beklagten ihre Grundstücke außerhalb der Kontur für den Übernahmeanspruch gelegen sind, zu dem Ergebnis, dass sie keinerlei Entschädigung für Wertverluste zugesprochen erhalten.

Der Beklagte hat indessen nicht einmal ansatzweise ermittelt, in welcher Höhe die Wertverluste einer hohen Zahl von Betroffenen ausfallen, geschweige denn diese in die Abwägung eingestellt.

Insbesondere bei den Liegenschaften der Kläger in Flörsheim, Nauheim und Rüsselsheim-Königstätten liegt eine erhebliche Wertverlustproblematik nahe, die u.a. aus den ermittelten hohen Lärmzunahmen von bis zu 16 dB(A) bzw. den Lärmpegeln von bis zu 68 dB(A) im Ausbaufalle resultieren.

Im Hinblick auf die von Prof. Thießen und anderen im Erörterungstermin vorgetragenen Zusammenhänge zwischen Lärmzunahme und Wertverlust gerade in Gebieten mit einer dann sehr hohen Belastung ist von weitaus höheren Wertverlusten als lediglich 1 % pro Dezibel Erhöhung des Fluglärmpegels auszugehen. Der Wertverlust wird sich in den genannten Gebieten, insbesondere im Falle der bis knapp unter der Grenze für den Übernahmeanspruch belasteten Kläger in Flörsheim, auf 30 und mehr Prozent belaufen.

Bereits jetzt zeichnet sich eine deutliche Marktreaktion in diese Richtung ab. Grundstücke in Flörsheim, die im Ausbaufall entsprechend belastet werden, sind praktisch nicht mehr verkäuflich.

Die Kriterien des Casa-Programms zeigen darüber hinaus, dass auch der Überflughöhe an sich Bedeutung beizumessen ist. Das ist jedoch in keiner Weise geschehen. Im gesamten Planfeststellungsbeschluss findet sich das Thema Überflughöhe überhaupt nur im Zusammenhang mit den Themen Vogelschlag und Wirbelschleppen. Auch insoweit ist eine Abwägung des Klägers nicht erfolgt.

Die Ergebnisse der Untersuchung von Hagedorn sind durchaus zu hinterfragen, da die Plausibilisierung der Erkenntnisse ohne Überprüfung der Rohdaten und Rechenschritte kaum möglich ist und aus den genannten Gründen Zweifel u.a. an der Kernaussage einer linearen Abnahme des Wertes bei Zunahme des Fluglärms begründet sind. Zumindest liegen jedoch nach den vorliegenden Ergebnissen dieses Gutachtens erhebliche Wertverluste in der Region insgesamt und insbesondere in Gebieten mit hoher Lärmzunahme nahe. Daher hätte der Beklagte das ihm bekannte Gutachten zum Anlass nehmen müssen, die zu erwartenden Wertverluste zu ermitteln. Das ist jedoch aufgrund der Fehleinschätzung des Beklagten zur Abwägungsrelevanz der Wertverluste vollkommen unterblieben.

Auch für betroffene Liegenschaften in Gebieten, die außerhalb der künftigen Schutzzonen nach dem FluglärmG liegen, hätte eine Betrachtung der Betroffenheit in Bezug auf Wertverluste von Immobilien stattfinden müssen. Ausweislich der Begründung auf S. 2460 ff. PFB sollen eventuelle Wertverluste als abwägungsrelevante Belange dadurch ausgeschlossen sein, dass der Beklagte die tatsächlichen Auswirkungen des Flugbetriebs abgewogen habe. Da der Beklagte vermeintliche Schutzmaßnahmen jedoch nur für die Gebiete vorsieht, die im Bereich des festzusetzenden Lärmschutzbereichs liegen, für die außerhalb der angenommenen Schutzzonen liegenden Grundstücke also von vorneherein keine Schutzmaßnahmen in Betracht gezogen worden sind, können die tatsächlichen Auswirkungen und die damit einhergehenden Wertverluste der dort gelegenen Immobilien nicht Gegenstand der Abwägung gewesen sein.

Auch insoweit findet jedoch keinerlei Abwägung statt, denn alles, was außerhalb der Tagschutzzonen liegt, sieht der Beklagte als vom Gesetzgeber hinreichend geregelt und damit nicht abwägungsrelevant an.

Es kommt dem gemäß nicht auf die Frage an, wo die äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zur Abwägungsdisproportionalität liegt, die das BVerwG jedenfalls als erreicht ansieht, wenn die Wertverluste so massiv ins Ge-

wicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (BVerwG a.a.O.).

Eine Abwägung hat hier überhaupt nicht stattgefunden, weil der Beklagte nach seinen Grundannahmen eine Abwägung der Wertverluste über „die tatsächlichen Auswirkungen“ hinaus nicht vornimmt und es für die Abwägung der Lärmimmissionen mit dem Hinweis auf die Regelungen des FluglärmG bewenden lässt.

Auch dies verletzt den Anspruch des Klägers auf eine gereichte Abwägung seiner Belange Wertverluste von Immobilien.

Im Übrigen ist der Verweis auf das FluglärmG nicht geeignet, auf eine Festsetzung der Außenbereichsentschädigung oder sonstiger Entschädigungen der Grundstückseigentümer für ausbaubedingte Lärmimmissionen zu verzichten.

Entschädigungsansprüche (Passiver Schallschutz, Außenbereich) können schon deshalb nicht ausschließlich nach Fluglärmgesetz zu bemessen sein, weil es mangels Festsetzung der Lärmschutzbereiche an einer bestimmten Regelung fehlt, die §§ 74, 75 HVwVfG vorgehen könnte. Der erkennende Senat sieht dies wohl ebenso:

„Es kann offen bleiben, ob die Vorschriften des § 75 HVwVfG schon jetzt in ihrem Geltungsanspruch zurückgedrängt sind durch eine abschließende spezielle Regelung im Fluglärmgesetz vom 1. Juni 2007 (a.a.O.). In diesem Gesetz werden u.a. auch die Voraussetzungen für Lärmsanierungsansprüche und hinsichtlich Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bei bestehenden Flugplätzen geregelt (§§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 5 FLärmG). Die Geltendmachung derartiger Ansprüche hat allerdings zur Voraussetzung die Festlegung eines Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung seitens der jeweiligen Landesregierung (§ 9 Abs. 1 Satz 2, § 4 Abs. 2 und Abs. 4 FLärmG). Eine solche Festlegung gibt es derzeit für den Frankfurter Flughafen noch nicht.“

- Hessischer VGH, Urteil v. 13.06.2007, 11 A 2061/06

Die Abwägung bezüglich der nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche zu gewährenden Entschädigung nach § 9 FluglärmG ist auch in einem weiteren Punkt fehlerhaft.

Der Beklagte lässt außer Acht, dass erst ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) eine Entschädigung geleistet wird.

Nach den Feststellungen des BVerwG ist bereits ab einem L_{eq} von deutlich unter 65 dB(A) eine Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche zweifelsfrei gegeben, die eine Entschädigung auslösen muss.

„Die Planfeststellungsbehörde nimmt „bezüglich des Schutzes der Erholung“ tagsüber als Grenze einen $L_{eq(3,Tag)}$ von 62 dB(A) an und stellt klar, dass dieser Wert sowohl für den „Erholungswert der Landschaft“ als auch die „Erholungsnutzung“ gilt (PFB S. 567). Sie bleibt jedoch eine Erklärung dafür schuldig, weshalb dieser Grenzziehung im Verhältnis zu der für Beeinträchtigungen der Kommunikation maßgeblichen Zumutbarkeitsmarke keine eigenständige Bedeutung zukommt. Dies ist umso schwerer nachvollziehbar, als sie auch „zur Vermeidung erheblicher Belästigungen unter lärmmedizinischen Aspekten tagsüber“ als Grenze einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) festlegt“ (PFB, S. 560)

Für den Außenwohnbereich hielt das Bundesverwaltungsgericht im Fall Berlin-Schönefeld eine Entschädigung ab einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) tagsüber (von 6 bis 22:00 Uhr) für erforderlich. Dies entsprach den dort von dem Beklagten formulierten Schutzziele. Vorliegend ist bei richtiger Interpretation der von dem Beklagten für maßgeblich erachteten RDF-Belastigungsstudie bereits ab einem L_{eq} von ca. 52,5 dB(A) das Schutzziel Vermeidung von erheblichen Belästigungen außen tangiert.

7.4 Vertrauensschutz der Eigentümer

Ein weiterer Aspekt, der die Situation in Frankfurt Main von anderen Großflughäfen grundlegend unterscheidet, folgt aus der historischen Entwicklung.

Selbst wenn man die Auffassung des Beklagten teilt, dass durch den Verweis auf die Regelungen des Fluglärngesetzes eine hinreichende Regelung der Entschädigungsproblematik erfolgt sei und sonstige Wertverluste der Kläger nicht unter den Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG fallen, wäre der Planfeststellungsbeschluss gleichwohl rechtswidrig.

Die Wertverluste, die die Kläger im Ausbaugefälle erleiden werden, sind nämlich unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes abwägungsrelevant.

Das Bundesverfassungsgericht führt in seiner Rechtsprechung aus, dass die Verfassungsmäßigkeit derartiger Maßnahmen allerdings unter dem Gesichtspunkt der

verfassungsrechtlichen Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und des Vertrauensschutzes zu prüfen ist (BVerfG, Beschluss v. 05.02.2002 - 2 BvR 305/93 u.a.).

Vorliegend kommt dem Vertrauensschutzgesichtspunkt besondere Bedeutung zu:

Viele der Kläger haben ihre Immobilien im Vertrauen darauf erworben, behalten oder ganz erheblich in diese Immobilien investiert, weil sowohl in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 zum Bau der Startbahn 18 West als auch in öffentlichen Erklärungen der hessischen Landesregierung immer wieder betont wurde, dass ein weiterer Ausbau in Form nicht in Frage kommt. In dem damaligen Planfeststellungsbeschluss ist die explizite Aussage enthalten, Befürchtungen über einen späteren erneuten Ausbau seien unbegründet, die Genehmigung für eine weitere Start- oder Landebahn werde auf keinen Fall erteilt werden. Diese Aussagen wurden auch durch die Aussagen von Vertretern der Landesregierung im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um den Bau der Startbahn 18 West wiederholt bestätigt („Keine Erweiterung über die Grenze des Zauns“) und bekräftigt. Diese Erklärungen wurden nicht nur in der achtziger Jahren abgegeben, sie standen bis Ende der neunziger Jahre außerhalb jeglicher Diskussion.

Die Erklärungen sind dem Beklagten auch bekannt, wie die Ausführungen auf Seite 312 f. der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses belegen. Der Beklagte vertritt hierzu zwar die Auffassung, es handele sich bei der in den Entscheidungsgründen der damaligen Planfeststellungsentscheidung enthaltenen Aussage, dass die Genehmigung für eine weitere Start- oder Landebahn auf keinen Fall erteilt werde, um keine Zusicherung, die Bindungswirkung für das vorliegende Verfahren entfalte. Im Zusammenhang mit der Frage, ob die Kläger Vertrauensschutz in Bezug auf ihre Investitionen in Anspruch nehmen können, kann die Frage, ob diese Ansicht zutrifft und die Erklärungen der damaligen Planfeststellungsbehörde eine behördliche Zusicherung i.S.v. § 38 Abs.1 S.1 HVwVfG entfaltet, unentschieden bleiben.

Unabhängig von der Frage des Zusicherungscharakters einer solchen behördlichen Aussage begründet diese jedenfalls ein schutzwürdiges Vertrauen u.a. von Grundstückseigentümern und sonstigen Investoren, dass ihre Investitionen in Wohnimmobilien und sonstige Vermögenswerte nicht durch großräumige weitere Fluglärmbelastungen über den bisherigen Ausbauzustand hinaus in ihrem Wert beeinträchtigt werden.

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die damalige Planfeststellungsbehörde mit dieser Festlegung keinerlei Bedeutungsgehalt verbinden wollte. Angesichts der damaligen Diskussionen um den Flughafenausbau und der auch damals sehr zahlreichen Einwendungen, die die Auswirkungenprognosen der Beigeladenen nach der damaligen Ausbauplanung in Frage stellten, weil sie einen weiteren Ausbau für wahrscheinlich erachteten, durfte die Aussage zumindest dahingehend verstanden werden, dass keiner der Betroffenen mit weiteren Beeinträchtigungen infolge einer erneuten Kapazitätserweiterung des Flughafens rechnen musste.

Diese Festlegung hat bei einigen der Kläger maßgeblich ihre Investitionsentscheidung beeinflusst.

Die Klägerin zu 1. hat ihre Eigentumswohnung im Jahr 1990 erworben. Das selbst genutzte Wohnhaus ist das ererbte Elternhaus. Sie hat dieses im Herbst 1999 aufwändig restauriert und sodann bezogen. Die Investitionen in die Eigentumswohnung sowie die Renovierung des Elternhauses haben den Einsatz ihres gesamten Vermögens erfordert. Das Wohnhausgrundstück in der Lahnstraße 5 hat einen Wert von ca. XXX €, die Eigentumswohnung in der Jahnstraße 37A hat einen Wert in Höhe von ca. XXX €. Bei diesen Angaben handelt es sich um eigene Schätzungen der Klägerin bezogen auf den gegenwärtigen Zustand, d.h. ohne die Realisierung eines Flughafenausbaus.

Der Kläger zu 2. hat sein selbst genutztes Hausgrundstück im Jahre 1983 erworben, ebenfalls unter anderem wegen der außerhalb der Flugrouten des bestehenden Bahnsystems und der hieraus resultierenden geringen Fluglärmbelastung an dem Standort.

Auch der Kläger zu 3. hat sein in einem reinen Wohngebiet gelegenes Grundstück nebst dem angrenzenden Grundstück im Jahre 1972 maßgeblich wegen der während der Planung und dem Bau der Startbahn „18 West“ seitens der Beigeladenen und der Landesregierung abgegebenen öffentlichen Zusicherungen übernommen. Die Aufwendungen für die hohen Kreditbelastungen und den Erhalt des Anwesens hätte der Kläger zu 3. nicht an diesem Standort getätigt, wenn er nicht auf die Einhaltung der Zusagen vertraut hätte.

Die Kläger zu 4. und die Klägerin zu 5. haben das in einem allgemeinen Wohngebiet gelegene Grundstück Anfang des Jahres 1999 ebenfalls wegen der seinerzeit

noch nicht in unzumutbarem Umfang durch Fluglärmimmissionen beeinflussten Lage erworben, da ein Ausbau des Flughafens über das bestehende Flughafengebiet hinaus als nicht realisierbar erschien.

Gleiches gilt für die Kläger zu 6. und 7., die das gemeinsam mit ihren 4 Kindern bewohnte Haus in der XXXstraße ebenfalls 1999 gekauft haben. Nunmehr müssen sie erwarten, dass das Haus bei Realisierung der Planung der Beigeladenen in einer Höhe von lediglich 243 Metern überflogen wird und mitten der „Kernzone“ des „Casa-Programms“ der Beigeladenen liegt, in welcher diese selbst vom Eintreten unzumutbarer Wohnverhältnisse ausgeht.

Der Kläger zu 25. und die Klägerin zu 26. haben ihr selbst genutztes Wohnhaus im Ortsteil Mörfelden im Jahre 1984 errichtet, an diesem Standort wegen der öffentlichen Zusicherungen, dass es im Nachgang des Baus der Startbahn „West“ zu keinen weiteren Ausbaumaßnahmen des Frankfurter Flughafens kommen werde. Der Kläger zu 25. ist ferner Eigentümer eines Grundstücks in Mörfelden-Walldorf, die Klägerin zu 26. an einer Eigentumswohnung in Mörfelden-Walldorf sowie eines vermieteten Hauses in der XXX. Diese Immobilien der Kläger wurden ebenfalls im Vertrauen auf diese Erklärungen erworben.

Der Kläger zu 34. hatte sich vor seiner Entscheidung zur Errichtung seines Wohnhauses in Kelsterbach zusätzlich über die Frage einer weiteren Ausbauplanung betreffend den Frankfurter Flughafen u.a. direkt bei der Beigeladenen informiert. Er hat hierzu Einsicht in den „Nachbarschaftsvertrag“ zwischen der Stadt Kelsterbach und der Beigeladenen genommen und mit Vertretern der Beigeladenen im Büro „FAG-Öffentlichkeitsarbeit“ und der Stadt Kelsterbach gesprochen. Aufgrund der seitens der Vertreter der Beigeladenen abgegebenen Zusicherungen und der entsprechenden öffentlichen und mit der Bannwaldausweisung bzgl. u. a. des Kelsterbacher Waldes untersetzten Versprechung der Hessischen Landesregierung, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens im Nachgang der Errichtung der Startbahn „West“ über das bestehende Betriebsgelände hinaus ausgeschlossen wird, hat der Kläger zu 34. seine Investitions- und Standortentscheidung getroffen.

Die Kläger zu 41. und 42. haben ihr Wohnhaus in Offenbach-Rumpenheim im Jahre 1996 gerade deshalb an diesem Standort erworben, weil sie angesichts der öffentlichen Erklärungen darauf vertrauten, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens nicht mehr erfolgen wird. Zuvor hatten sie 15 Jahre lang in Offenbach-

Tempelsee gewohnt waren von dort wegen der enormen Steigerung des Fluglärms, insbesondere in den Nachtstunden, weggezogen. Aufgrund der ruhigen Belegenheit und dem damit verbundenen Erholungswert haben die Kläger zu 41. und 42. für ihr heutiges Wohnhaus einen Kaufpreis von rund XXX EUR bezahlt. Das Haus liegt in einem unbeplanten Innenbereich, dessen nähere Umgebung die Bebauung eines reinen Wohngebiets aufweist.

Auch die Klägerin zu 45. hat ihre Eigentumswohnung im Jahr 1997 im Offenbacher Stadtteil Bürgel im Hinblick auf die dort bis zum heutigen Tage noch gegebene ruhige Wohnlage und im Vertrauen darauf, dass es gemäß den seitens der Beigeladenden abgegebenen Zusicherungen und der entsprechenden öffentlichen und mit den Bannwaldausweisungen rund um den Flughafen untersetzten Versprechung der Hessischen Landesregierung, einen weiteren Ausbau des Flughafens im Nachgang der Errichtung der Startbahn „West“ über das bestehende Betriebsgelände hinaus nicht geben wird.

Die Kläger zu 49. und 50. haben ihre Immobilie im Jahr 1985 zu einem seinerzeit angemessenen Preis im Vertrauen darauf erworben, dass es zu keinem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens kommen wird.

In dem Planfeststellungsbeschluss wird trotz der diesbezüglichen ausführlichen Einwendungen der Kläger und zahlreicher weiterer Betroffener mit keinem Wort auf das schutzwürdige Vertrauen der Kläger eingegangen. Vielmehr werden die Aussagen, dass weitere Start- oder Landebahnen auf keinen Fall genehmigt würden, ausschließlich unter dem Aspekt des Sachbescheidungsinteresses, also der Frage, ob überhaupt über den Antrag der Beigeladenen auf Errichtung einer weiteren Landebahn im Wege der Planfeststellung entschieden werden durfte, gewürdigt.

Dass derartige öffentliche Aussagen von Behörden und höchsten Amtsträgern des Beklagten der Beigeladenen als damaliger und heutiger des Beklagten Vorhabensträgerin geeignet waren, Vertrauen bei den Klägern zu schaffen, dass es zu keinem weiteren Ausbau kommt, kann wohl nicht ernsthaft in Abrede gestellt werden.

Die Dimension der Auswirkungen des Abwägungsfehlers wird schon daran deutlich, dass selbst nach den Feststellungen der Studie von Professor Hagedorn, die vom RDF in Auftrag gegeben worden ist, deren Ergebnisse allerdings hinsichtlich der Höhe der Wertverluste infolge Fluglärms erheblichen Bedenken unterliegen, immerhin zu Wertverlusten in der Region von mehr als 400 Mio. Euro kommt. Es mag zwar durchaus sein, dass nicht alle durch Wertverlust betroffene Grundstückseigentümer Vertrauensschutz in Anspruch nehmen können, namentlich Grundstückseigentümer, die erst nach Auslegung der Planungsunterlagen Eigentum erworben haben. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass eine hohe Zahl Betroffener im Vertrauen auf die Aussagen im Planfeststellungsbeschluss von 1971 und die Bekräftigungen dieser Aussagen beim Bau und auch nach dem Bau der Startbahn 18 West mit erheblichen finanziellen Mitteln in Grundstückswerte investiert haben.

Die Auswirkungen für die Betroffenen sind gravierend. Immobilien dienen bei vielen Betroffenen und auch bei vielen der Kläger unter anderem als Alterssicherung. Diejenigen Eigentümer die im Vertrauen auf die Festlegungen des Beklagten und der Hessischen Landesregierung bis in die späten neunziger Jahre hinein in ihre Immobilie investiert haben, stehen nun vor der Situation, dass diese Immobilien infolge der Ausbauplanung voraussichtlich Wertverluste in erheblicher Höhe erleiden werden. Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb diese ganz erheblichen Wertverluste bei der Abwägung zwischen den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen vollkommen außer Acht bleiben konnten. Bei Berücksichtigung der Belange der Kläger wäre die Abwägungsentscheidung möglicherweise völlig anders ausgefallen.

Die Abwägung des Beklagten ist mithin auch unter Verkennung des verfassungsrechtlich gewährleisteten Vertrauensschutzes ergangen und fehlerhaft.

7.5 Ergebnis

Der Beklagte hat verkannt, dass an den Wohnhäusern der Kläger zu 1. - 7. und 19./20. durch den Zuwachs an Fluglärmmissionen Lärmpegel erreicht werden, die in der Wissenschaft anerkanntermaßen eine Gesundheitsgefährdung besorgen lassen. In Ermangelung einer Lösung dieser Problematik durfte der Planfeststellungsbeschluss daher so nicht erlassen werden.

Da dem Beklagten keine Befugnis zusteht, eine Abwägungsentscheidung zu Lasten des Gesundheitsschutzes der Fluglärm betroffenen - und mithin zu Lasten der Kläger - zu treffen, ist der Planfeststellungsbeschluss aus diesem Grunde rechtswidrig.

Wenn eine Gesundheitsgefahr der Kläger nicht zu besorgen wäre, so folgt die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschluss aus der fehlerhaften Würdigung der Wertverluste, welche insbesondere die Kläger zu 1. bis 7. und 19./20 im Ausbaufall erleiden werden. Der Beklagte hat das Eigentumsrecht der Kläger insofern unzureichend gewürdigt.

Gegenüber sämtlichen Eigentum an fluglärm betroffenen Immobilien haltenden Klägern ist der Planfeststellungsbeschluss schließlich zumindest aufgrund unzureichender Würdigung des Wertverlusts der Immobilien im Rahmen der vom Beklagten zu treffenden Gesamtabwägung rechtswidrig.

8. Verstoß gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtswidrig, weil durch das erhöhte Vogelschlagrisiko die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet ist und durch die Zunahme des Flugverkehrs im Ausbaufall die Absturzrisiken nicht mehr zumutbar sind. Der Beklagte hat diese Sicherheitsfragen völlig unzureichend ermittelt und rechtlich falsch bewertet. Auch an dieser Stelle wird deutlich, dass rechtzeitig erhobene Bedenken gegen die Nordwest-Variante aufgrund der frühen (politischen) Festlegung auf diese Variante zu unzureichenden bzw. fehlenden Konfliktlösungen geführt haben.

8.1 Ungeeignetheit des Standortes

Der Standort, an dem die Nordwest-Landebahn errichtet werden soll, ist gem. § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG ungeeignet. Die Auswirkungen des erhöhten Vogelschlagrisikos sind durch den Beklagten nicht ermittelt worden. Die Auswirkungen des erhöhten Vogelschlagrisikos werden vom Beklagten zu Unrecht als rechtlich nicht relevant eingeschätzt.

Das Vorhaben ist aufgrund dieses Sachverhaltes gem. §§ 6 Abs. 2 und 3 LuftVG nicht genehmigungsfähig. Das erhöhte Vogelschlagrisiko stellt einen Versagungsgrund gem. §§ 6 Abs. 2 und 3 LuftVG dar. Nach diesen Regelungen ist die Genehmigung zu versagen, wenn das für die Landebahn in Aussicht gestellte Gelände ungeeignet ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. „Ist zu versagen“ bedeutet, dass der Planfeststellungsbehörde weder ein Ermessens- noch ein Beurteilungsspielraum bei der Frage zusteht, ob das Gelände aus Sicherheitsgründen geeignet ist (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 17.02.1971, IV C 96,68, juris, Rdnr. 15). Vielmehr muss sachverständig nachgewiesen werden, dass das Gelände aus flugbetrieblicher Sicht geeignet ist. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn bereits aufgrund der Lage der geplanten Landebahn mit einem erhöhten Vogelschlagrisiko zu rechnen ist.

- Stellungnahme vom 17.03.2008 zum Thema „Vogelschlag“ im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt von Thomas Norgall, BUND-Hessen. -

Der Beklagte geht hingegen auf Seite 641 des PFB davon aus, dass aufgrund von Vogelschlägen keine Gefahren für die Luftverkehrssicherheit bzw. die öffentliche Sicherheit sowie keine Risiken bestehen, die einer Planfeststellung der geplanten Ausbauten entgegenstünden. Er kommt auf S. 651 zu dem Ergebnis, dass eine rechtlich erhebliche Erhöhung des Vogelschlagrisikos speziell beim Anflug auf die Landebahn Nordwest ausgeschlossen werden kann. Entgegen der Darstellungen des Beklagten wird durch die verfügbaren Nebenbestimmungen sowie durch das bereits bestehende Vogelschlagmanagement der Beigeladenen den Regelwerken der ICAO sowie den einschlägigen Richtlinien nicht Rechnung getragen.

Das „International Birdstrike Committee (IBSC)“ hat in seiner 2006 veröffentlichten Mitteilung „Minimum Recommended Best Practice Standards für Aerodrome Bird/Wildlife Control – Summary of Recommendations“ Empfehlungen für den Umgebungsbereich von Flughäfen gemacht (vgl. hierzu: Breuer, Vogel und Luftverkehr 2006, S. 5ff.). Es wird empfohlen, im Umkreis eines Flughafens von 13 km Flächen auf Vogelschlagrelevanz zu prüfen. Sollte durch Änderung der Flächennutzung eine Erhöhung des Vogelschlags möglich sein, sollte darauf hingewirkt werden, dass eine solche Nutzung unterbleibt. Hält man sich den Sinn und Zweck dieser Empfehlung vor Augen, so erscheint es geradezu absurd, in eine Vogelschlagsituation hinein eine neue Landebahn bauen zu wollen. Das „World Operational Safety Subcommittee des Airports Council International (ACI)“ beschreibt in seinem „Aerodrome Bird Hazard Prevention and Wildlife Management Handbook“ detaillierter, auf welche Lebensräume besonderes Augenmerk gelegt werden sollte und worauf die Verantwortlichen im Umgebungsbereich besonders zu achten hätten. So werden stehende Gewässer genannt, auf denen sich meist große Schwärme von Limikolen und größeren Wasservögeln, wie Gänse und Enten, niederlassen. Kollektives Fluchtverhalten bei Störungen, besonders nachts, kann zur großen Gefahr für Luftfahrzeuge werden (Breuer, a.a.O., S. 7). Hinsichtlich der Ausweisung von Naturschutzgebieten etc. sollte es nach Absprache mit den Behörden zu gesetzlichen Bestimmungen kommen, um vogelschlagrelevante Arten nicht zu fördern (Breuer, a.a.O., S. 7). Der Mönchswaldsee ist ein solches stehendes Gewässer. Das Vogelschutzgebiet „Untermainschleuse“ grenzt unmittelbar an den Landebahnbereich an. Die Landschaftsschutzverordnung schützt u.a. die Wasservogelarten und die Zugvögel. Der Beklagte berücksichtigt diese Empfehlungen, die letztendlich auf die ICAO-Regelung in Anhang 14 Ziffer 9.4 ff. abstellt, nicht. Mit der Genehmigung einer neuen Landebahn setzt er sich in Widerspruch

zu diesen Empfehlungen. Dies führt letztendlich zu einer rechtlich relevanten Erhöhung des Vogelschlagrisikos, welches einer Genehmigung nach § 6 Abs. 2 LuftVG entgegensteht.

8.1.1 Gefahren und Risiken werden nicht ermittelt

Der Beklagte ermittelt die Gefahren und Risiken durch das Vogelschlagrisiko nicht. Die Überschrift der Ziffer C III 2.4.2.3.2 des PFB (S. 644) lautet: „Vorhabensbedingte Änderung der potentiellen Vogelschlagsituation“. In diesem Kapitel wird erläutert, dass die neue geplante Landebahn in deutlich geringerer Entfernung zum Main liege, als die bisherigen Flugbetriebsflächen. Anflüge von Westen auf die neue Landebahn in Betriebsrichtung 07, welche in etwa 25 bis 30 % aller Fälle erfolgen sollen, führten in einer gegenüber den Anflügen auf die bestehenden Bahnen deutlich geringeren Höhe (120 m im Gegensatz zu etwa 500 m) bei Stromkilometer 14,4 über den Main hinweg. Vögel würden an dieser Stelle die Brücke der A3 sowie der ICE-Trasse in einer Höhe von 35 m bzw. 40 m überqueren. Diese Flughöhen würden deutlich unter denen der Luftfahrzeuge sein.

Im nächsten Absatz wird dann das Phänomen beschrieben, dass an dieser Stelle des Mains eine höhere Vogeldichte festgestellt worden sei. Durch ein sog. „Thermiksegeln“ würden die Vögel auch in größere Flughöhen fliegen. Eine Schlussfolgerung hinsichtlich eines erhöhten Vogelschlagrisikos zieht der Beklagte jedoch nicht. Vielmehr resümiert er sogleich, dass durch das vorgesehene Monitoring-Programm eine Steigerung des Vogelschlagrisikos nicht zu befürchten ist. Hieraus kann geschlossen werden, dass der Beklagte davon ausgeht, dass ohne die in einer Nebenbestimmung angeordneten Maßnahmen ein erhöhtes Vogelschlagrisiko besteht. Allerdings fehlen hierzu jegliche Aussagen, sowohl im Planfeststellungsbeschluss als auch in den Unterlagen, die bislang im Rahmen der Akteneinsicht nach UIG eingesehen werden konnten. Aus dem sich anschließenden Absatz ergibt sich, dass der Beklagte lediglich von einer „potentiellen Änderung“ der Vogelschlagsituation ausgeht. Was eine potentielle Änderung qualitativ und quantitativ bedeutet, wird nicht näher erläutert.

Eine Prognose der Wahrscheinlichkeit, wie häufig es aufgrund dieser besonderen Situation zu Vogelschlägen kommen kann, wurde vom Beklagten nicht erstellt.

Erst in Kapitel 2.4.2.3.3 „Maßnahmen zur Ermittlung von Vogelflugaktivitäten“ werden Maßnahmen für notwendig erachtet,

„um die Zahl auftretender Vogelschläge zu minimieren.“

Da der Beklagte die Zahl auftretender Vogelschläge nicht ermittelt hat, stellt sich die Frage, auf wie viele Vogelschläge minimiert werden soll. Der Beklagte geht demnach davon aus, dass trotz der angeordneten Maßnahmen Vogelschläge auftreten werden bzw. auftreten können. Die vom Beklagten angenommene Minimierung durch die angeordneten Maßnahmen wird nicht eintreten. Die Maßnahmen sind ungeeignet, das Vogelschlagrisiko zu reduzieren.

8.1.2 Erhöhtes Vogelschlagrisiko durch Nähe zum Main

Durch die geplante Landebahn in der Nähe zum Main wird es zu einem erhöhten Vogelschlagrisiko kommen, welches nicht durch die angeordneten Maßnahmen in ausreichendem Maß minimierbar sein wird. Hierdurch werden vermeidbare Gefährdungssituationen ausgelöst werden. Die Beigeladene hat in den Planfeststellungsunterlagen eingeräumt, dass die neue Landebahn für Anflüge aus Nordwest ein erhöhtes Vogelschlagrisiko aufweise (G7, S. 149; Anhörungsbericht, S. 1459). Das Risiko könne so groß sein, dass die Flugsicherung Piloten regelmäßig, je nach aktueller Gefahrenlage, die Nutzung der Bahn kurzfristig versagen muss (G7 Stellungnahme; S.7). Dies wird nochmals fachlich durch die Stellungnahme der Staatlichen Vogelschutzwarte in dem Schreiben vom 26.03.2007 bestätigt:

„Wie wir bereits ausführlich in unseren Stellungnahmen vom 15.03.05 ausgeführt haben, wird die Auffassung, dass nach dem Bau der Landebahn Nordwest das Vogelschlagrisiko durchaus mit der Ist-Situation vergleichbar sei (und alle drei im ROV betrachteten Ausbaualternativen hinsichtlich des Vogelschlagrisikos vergleichbar niedrige Risiken aufweisen würden), von unserem Institut nicht geteilt und ist auch nach den Zählraten der Anlagen zu G7 bzw. dem von „Zukunft Rhein-Main“ vorgelegten Gutachten (PETRI 2005) nicht mehr haltbar.“

Die Vogelschutzwarte kommt auf Seite 3 ihres Schreibens vom 26.03.2007 zu der Feststellung:

„Aus den bisher vorgelegten Zählraten ist zu schließen, dass es bei den Flughöhen aller Voraussicht nach regelmäßig zur Schließung der Landebahn Nordwest kommen wird.“ (Herv. durch Verf.).

Schon seit dem Scoping zum ROV, d.h. seit dem Jahr 2000, wurde von mehreren Verfahrensbeteiligten das erhöhte Vogelschlagrisiko bei der Alternative Nordwest problematisiert. In der Stellungnahme der staatlichen Vogelschutzwarte zum ROV-Scoping hieß es schon damals:

„Schon jetzt lässt sich aber aufgrund unserer Orts- und Sachkenntnis festhalten, dass die derzeit favorisierte NW-Variante durch die unmittelbare Nähe zum Untermain aus Gründen der Flugsicherheit (Vogelschlaggefahr) nicht zu verantworten sein wird..... der Untermain wird vor allem während des Winterhalbjahres von mehreren tausend Exemplaren von Schwimm- und Tauchenten, Kormoranen, Gänsen, Schwänen und Lachmöwen genutzt. Da es sich bei allen genannten Arten um vogelschlagrelevante Gruppen handelt, deren dauerhafte Vergrämung aus fachlicher Sicht am Main als überörtlicher Vogelzugleitlinie weder zweckmäßig noch möglich erscheint, muß beim Bau für diese Variante und geringen Überflughöhen (Staustufe Eddersheim ca. 120 m) ein sehr hohes Vogelschlagrisiko mit nachfolgend großen Gefahren für die Flugsicherheit konstatiert werden.“

Ein im Auftrag der „Zukunft Rhein-Main“ erstelltes ornithologisches Fachgutachten von Dipl. Biologe Bernd Petri kommt 2005 zu den Ergebnissen:

„Durch erheblichen, ganzjährigen und permanenten Vogelflug, insbesondere von Möwen, Krähen, Kormoranen und Wasservögeln im Bereich der Anfluglinie auf die Landebahn Nordwest am Main (Betriebsrichtung 07), ist bei einem Betrieb der Landebahn mit gefährlichen Situationen durch Kollisionen mit Luftfahrzeugen (Vogelschlag) zu rechnen. Vogelschlagrisiko und Flugsicherheitsrisiko in diesem Raum liegen signifikant über den Risiken beim heutigen Flugbetrieb (Ist-Zustand).“

Flugsicherheitsrelevant sind „Einzelereignisse“ mit Vogelflug im Flugbereich von Luftfahrzeugen. Auch wenn diese nur selten, in Zeitabständen von mehreren Stunden oder gar Tagen, zumindest jedoch vorhersehbar und regelmäßig, eintreten.

Im Querungsbereich von Main (Vogelzuglinie) und Anfluglinie (Landebahn Nordwest) kommt es nach vorliegenden Ergebnissen zu „Einzelereignissen“ von Vogelflugbewegungen mit erheblicher Flugsicherheits- und Vogelschlagrelevanz: Massenzug von Möwen und Krähen, Thermikkreisen von Möwen und Krähen, Pendelflüge von Möwen, Krähen, Kormoranen, Reiher und Wasservögeln (Petri, 2005, S. 221).“

Der Gutachter Petri wurde im Nachgang zum Erörterungstermin zur Lösung der Konflikte von der Beigeladenen hinzu gezogen. Obwohl bis heute keine Lösung gefunden wurde, hat der Beklagte das Vorhaben planfestgestellt.

Der Bereich ist nach Petri (2005) von höchster Flugsicherheitsrelevanz. Der Beklagte verkennt darüber hinaus, dass selbst die Beigeladene im Vogelschlaggutachten diesen Bereich immerhin als „bedingt flugsicherheitsrelevant“ einstuft.

Am Main-km 14,4 kreuzen die aus Westen landenden Flugzeuge mit dem Überflug über den Talraum des Mains die größte Leitlinie des großräumigen Vogelzuges und zugleich die wichtigste Leitlinie der täglichen regionalen und lokalen Pendelflüge von Lachmöwen, Kormoranen, Saatkrähen, Reiher und vielen anderen Vogelarten im Raum. Die ausführliche Dokumentation der Konfliktlage enthalten Petri (2005) im Auftrag der „Zukunft Rhein-Main“ (ZRM) und Henning & Herden (2003 und 2004) im Auftrag der Vorhabensträgerin. Nach Petri (2005, S. 214) wird der Risikobereich bei Main-km 14,4 im Winterhalbjahr Mittel von 10,6 Vögeln/Minute passiert. Durch die Schwarmbildung passieren alle 1,55 Minuten ca. 16 Vögel den Risikobereich. Alle 4,12 Minuten flogen ca. 16 Vögel im kritischen Höhenband > 100 m. Damit entfielen knapp 35 % aller Vogelflüge auf das kritische Höhenband von > 100 m. Das Vogelschlaggutachten (Offenlage 2007, G7, S. 118-119) wertete ganzjährige Planbeobachtungen aus und ermittelte so einen geringeren Anteil von 11,08 % (2002/2003) und von 15,63 % (2003/2004) der Vogelflüge im Risikobereich > 100 m. Deutliche höhere Anteile der Vogelflüge von knapp 20 bis über 30 % fanden Henning & Herden (2003) aber in den Wintermonaten Dezember und Januar, in denen die Masse der Vögel auftritt. Die Untersuchungen verdeutlichen die großen jahreszeitlichen Schwankungen der Vogelzahlen auf einem insgesamt hohen Niveau, denn 2003/2004 wurden mit 4,7 Vogelflüge/Minute mehr als doppelt so viele Vogelflüge gezählt als 2002/2003 (2,1 Vogelflüge/Minute). Zugleich stieg die Zahl der Vogelflüge im Risikobereich um fast 50 % an.

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung bestanden nur grobe Ideen, wie die Gefahrensituation am Main-km 14,4 gemindert werden könnte. Die Vorhabensträgerin hatte mit Schreiben vom 04.10.2007 eine erste, grobe Ideenskizze vorgelegt, in der zahlreiche Hinweise auf technische und funktionelle Unwägbarkeiten dokumentiert sind. Erste Versuche zur Funktionsweise sollen danach im Oktober 2007 begonnen werden und bis 2009/2010 dauern (Fraport vom 04.10.2007, Anlage 7, S. 5). Es muss deshalb bezweifelt werden, dass die durch Nebenbestimmung vorgege-

bene Überwachungsanlage jemals in Betrieb gehen und zu einer Reduktion der Vogelschläge führen kann. Neben den zahlreichen technischen Unwägbarkeiten, die die Vorhabensträgerin hinsichtlich der Funktionsweise selbst aufzählt, z.B.

- keine Einsatzmöglichkeit bei Nebel und anderen Schlechtwetterereignissen
- unklare Bildgenauigkeit,
- unklare Reichweite mit ausreichender Bildauflösung,
- unklare Anzahl der Kameras oder
- unklare Positionierung und unklares Sehfeld,

stehen auch die biologischen Parameter einem funktionsfähigen Einsatz entgegen. Die von der Vorhabensträgerin für notwendig angesehene Vorwarnzeit von 5-7 Minuten lässt sich z.B. bei der Lachmöwe, die eine Fluggeschwindigkeit von 40-50 km/h besitzt (Petri 2005, S. 72), nur erreichen, wenn die relevante Information bereits in einer Entfernung von 5-6 km vor Kreuzungspunkt Main-km 14,4 aufgenommen wird. Es liegt sofort auf der Hand, dass eine in dieser Entfernung bestimmte Flugsituation keine Aussage über die Zahl der Vögel und ihre Flughöhe bei Main-km 14,4 zulässt. Die Tiere können die Flughöhe wechseln, den Flug unterbrechen oder verlangsamen. Es können außerdem hinter den Erfassungspunkten von Norden und Süden jeweils neue Vogelschwärme in den Risikobereich einfliegen. Nach Henning & Herden (2003, S. 23 ff.) fliegen allein 14,35 % aller Vögel am Kreuzungspunkt Main-km 14,4 quer zum Verlauf des Mains. Diese Individuen, die sich besonders lange im kritischen Bereich aufhalten, würden durch das Monitoring nicht erfasst. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Tiere die Mortalität bei jeder Flughöhe < 120 m gilt, da die Flugzeuge im Landeanflug sinken.

Bereits daraus resultiert ein erhöhtes Vogelschlagrisiko, welches die Ungeeignetheit des Standortes im Sinne des § 6 Abs. 3 LuftVG bedingt.

Da eine quantitative Abschätzung des Vogelschlagrisikos fehlt, bleibt unklar, wie hoch der Beklagte das Risiko einschätzt. Wie zahlreiche andere Konflikte bagatelisiert er im Planfeststellungsbeschluss auch diesen. Der Beklagte hat die maßgebliche Arbeit von Petri (2005) nicht berücksichtigt und keine worst-case-Betrachtung angestellt. Da die Häufigkeit der Vogelschläge in direkter Beziehung zur Zahl der Flugbewegungen von Vögeln und Flugzeugen steht, können die 701.000 Flugbewegungen/Jahr und die Bahn- und Routenbelegung (vgl. Offenlage 2007, B10. Heft 10 und 11) nur als Mindestzahlen, nicht aber als Höchstwerte Eingang in die Prognose finden.

Außerdem hat der Beklagte die Zahl der Vogelflüge unterschätzt, weil sie die massive Risikoerhöhung durch die Deponieschließungen verkannt hat (PFB S. 646). Henning & Herden (2003) folgern, dass die Schließung der Hausmülldeponien die Zahl der fliegenden Lachmöwen um 50 – 100 % erhöht (Offenlage 2007, Ordner 56, G7, Anlage 10.1, S. 28). Die These von einer Abnahme der Überwinterungsbestände der Möwen durch die Schließung der Mülldeponien nach Einführung der TASI ist bereits widerlegt.

Der Beklagte hat weiterhin verkannt, dass Vogelflüge gerade im Winterhalbjahr, wenn die Vogelzahlen Höchstwerte erreichen, in der Dunkelheit stattfinden, die bereits Stunden vor dem Ende des Tagflugbetriebes einsetzt. Petri (2005, S. 185) hat hierauf speziell für den Mönchswaldsee hingewiesen, doch gilt die Problematik natürlich ebenso für Main-km 14,4. Petri liefert hierzu viele Beispiele (2005 S. 185 ff.).

Die Unterschätzung betrifft auch die Häufigkeit der potenziellen Vogelschlagereignisse auf der Basis der ermittelten Zahlen in den hellen Tagesstunden. Wenn Henning & Herden (2004, S. 17) z.B. angeben, dass in 2004 für (Saat-) Krähen nur knapp 1.000 Flüge in Höhen von > 100 m festgestellt wurden, dann muss dieser Wert in Bezug zur Beobachtungsdauer (300 Stunden/Jahr) gesetzt werden. Bei rund 12 Stunden Helligkeit in 365 Tagen/Jahr wurde nur 6,8 % der möglichen Beobachtungsdauer und ca. 5 % der Aktivitätsdauer der Saatkrähen ausgenutzt. Die Zahl der relevanten Kreuzungen mit dem Landeanflug 07 bei Main-km 14,4 dürfte allein für die Saatkrähe in 2004 also ca. 100.000 Ereignisse betroffen haben.

Hinsichtlich der Flughöhe von Wasservögeln fand Morgenroth-Brancyk (2007), dass über 30 % aller Flüge zwischen 50 und 150 m stattfanden (Lachmöwe: 100-200 m) und dass die Flughöhenverteilung über alle Arten hinweg eine Zweigipfligkeit in den Höhenbändern von 31 bis 40 Metern und 111 bis 120 m zeigte. Zusammen mit den Untersuchungen der Vorhabensträgerin ist damit belegt, dass Wasservögel die Flughöhe von > 100 Metern regelmäßig nutzen. Das Ergebnis bestätigt Petri (2005).

Angesichts dieser Fakten ist es geradezu absurd, wenn der Beklagte behauptet, dass die Brücken an der Autobahn und der ICE-Strecke stets nur in Höhen bis 40

m überflogen würden und die besonders problematischen „Möwentürme“ durch „Thermiksegeln“, die zu einem minutenlangen Kreisen großer Möwenschwärme im Bereich des Main-km 14,4 führen, quasi überall auftreten können (PFB S. 645). Diese Aussage ist schlicht falsch. Vielmehr wird das Problem von verschiedenen Arten ausgelöst (vgl. Petri 2005, S. 214, 215, 96, 193, 121).

Die Störwirkung des Vorhabens auf die Rastbestände der Eddersheimer Schleuse hat der Beklagte falsch beurteilt, da er die Störwirkung durch Fluglärm und durch visuelle Reize fehlerhaft nicht als Einheit betrachtet hat. Die Störwirkung entsteht aber durch die Gleichzeitigkeit beider Reize. Die Verringerung der Lärmpegel allein ermöglicht keine Aussagen zur Störwirkung. Künftig werden die Flugzeuge nämlich viel dichter und vor allem niedriger als heute im Bereich der Schleuseninseln fliegen.

Der Beklagte geht weiterhin unzutreffend davon aus, dass ein Vogelschlagrisiko nur in Höhen über 100 m besteht. Dies resultiert daraus, dass angenommen worden ist, dass die landenden Flugzeuge aus BR 07 in einer Höhe zwischen 100 und 120 m über den Main (14,4 km) fliegen. Dem ist jedoch nicht so. Die landenden Flugzeuge werden auch unterhalb von 100 m Höhe den Maimkilometer 14,4 km passieren. Hierdurch steigt das Vogelschlagrisiko.

8.1.3 Fehlerhafte Einschätzung der Beeinträchtigung des Mönchwaldsees in Bezug „Vogelschlag“

Der Beklagte geht fehlerhaft davon aus, dass der Mönchwaldsee nur „bedingt flugsicherheitsrelevant“ sei (PFB S. 446). An anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses übernimmt er sogar die abwegige Mitteilung der Beigeladenen vom 20.09.2007, in der sie die Vogelschlagrelevanz gänzlich bestreitet: Von dem Wasservogelbestand auf dem Mönchwaldsee gehe keine Flugsicherheitsrelevanz aus (PFB, S. 1614). Auf Seite 645 wird „von einer potenziellen Änderung der Vogelschlagsituation“ ausgegangen, die durch die angeordneten Maßnahmen zu keiner Erhöhung des Vogelschlagrisikos führt.

In unmittelbarer Nachbarschaft der geplanten Landebahn liegt der 15,4 ha große Mönchwaldsee. Das Gewässer ist ein bedeutender Rast- und Überwinterungsplatz für Wasservögel und wegen der engen Wechselbeziehungen Teil des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“. Das Vogelschlaggutachten (Offenlage 2007, G7) betont mehrfach, dass der Mönchwaldsee flugsicherheitsrelevant ist. Morgenroth-Brancyk (2007) definiert „flugsicherheitsrelevant“ als „beeinträchtigt die Flugsicherheit“.

Die Planungsentscheidung zur Errichtung der neuen Landebahn widerspricht der Richtlinie des BMVBS zur Verhütung von Vogelschlägen. Durch die Lage der neuen Bahn geraten die Teilbereiche Eddersheimer Schleuse und Mönchwaldsee des Vogelschutzgebietes in die seitliche Hindernisbegrenzungsfläche, in der wegen des Vogelschlagrisikos keine neuen Nassabgrabungen genehmigt werden sollen (BMVBS Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom 12.2.1974). Danach sollten im Bereich unterhalb der inneren und äußeren Hindernisbegrenzungsfläche großflächige Gewässer, wie Bagger- und Stauseen, möglichst vermieden und unvermeidbare Neuanlagen nur im Benehmen mit der Luftfahrtbehörde vorgenommen werden. Entsprechend der Forderung von Morgenroth (2001) hat die Regierung von Oberbayern deshalb vorgegeben, dass parallel zum nördlichen und südlichen Flughafenzaun des Münchner Flughafens ein 1500 m breiter Streifen sichergestellt werden sollte, in dem jegliche Nassabgrabung untersagt ist. Damit soll sichergestellt werden, dass in der besonders flugsicherheitskritischen Nähe des Flughafens keine neuen, für Wasservögel attraktiven Gewässer entstehen können (Morgenroth-Brancyk 2007).

In scharfem Gegensatz hierzu wächst der Frankfurter Flughafen mit der Planfeststellung der Nordwestlandebahn aber sogar bis in den Bereich einer als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesenen Nassabgrabung hinein. Ein größerer Widerspruch ist nicht denkbar.

Dieses erhöhte Vogelschlagrisiko soll durch einen Vorhang vermieden werden (S. 650 PFB). Der an der Südwestecke des Mönchwaldsees planfestgestellte „Vorhang“ ist nicht geeignet, das Kollisionsrisiko der Vögel maßgeblich zu vermeiden (PFB S. 470). Es ist bereits zweifelhaft, ob er zu einer Verminderung beitragen kann.

Zum einen entsteht die in allen Gutachten als Risiko beschriebene Lücke im Waldsaum, weil der benachbarte Waldbestand ca. 30 m hoch, der Vorhang aber nur 10 m hoch sein wird. Die Behauptung, der Vorhang erreiche die Höhe der Baumwipfel, ist nicht zutreffend (PFB S. 470). Die Behauptung, er sei nur in den ersten Jahren sichtbar (PFB S. 470), ist unbestimmt und vor allem unverständlich. Der Vorhang ist ein massiver Fremdkörper, von dem eine Scheuchwirkung auf die Wasservögel ausgehen kann.

Zum anderen ist die Länge des Vorhangs unzureichend, denn der Eingriff in die Waldrandkulisse beträgt ca. 375 m, während die Länge des Vorhangs nur 300 m betragen soll. Wenn der Beklagte angibt, dass der Höhenunterschied zwischen Wald und Vorhang von der Seeoberfläche nicht sichtbar sei, dann verkennt er, dass die Entscheidung der Vögel zum Ausflug aus dem tiefer liegenden See nach dem Start, fliegend im Anstieg, getroffen wird. In dieser Situation ist der Höhenunterschied sofort erkennbar und wird auch sofort angesteuert. Angesichts der zeitweiligen Vogelmassen muss der Fall des Aufflugs eines einzelnen Vogels vom Panikstart der Rastgesellschaft unterschieden werden. Während ein Vogel im ersten Fall „in aller Ruhe“ entscheidet, welcher Ausflug für ihn die geringste Anstrengung verursacht, wird beim Panikstart immer eine gewisse Streuung auftreten, wobei die größte Zahl der Vögel wiederum durch die geöffnete Waldkulisse abfliegen wird.

Der Beklagte hat viel zu geringe Vogelzahlen auf dem Mönchwaldsee unterstellt, denn er hat sich im Kern auf die nicht repräsentative Grunddatenerhebung 2006 beschränkt und die Beobachtungen des Vogelschlaggutachtens und von Petri (2005) nicht berücksichtigt. Zudem hat er die besondere Funktion des Mönchwaldsees außer Acht gelassen, die zu einer besonderen Störanfälligkeit führt. Die Problematik wird sich verschärfen, je stärker der Mönchwaldsee in die natürliche oder durch das Vorhaben beschleunigte Eutrophierung eintritt.

Die im Erfassungsjahr 2005/2006 für die Grunddatenerhebung registrierten Vogelbestände entsprachen lediglich der Hälfte der langjährig erfassten Vogelbestände (Sterna 2006, S. 83ff.). Für den Mönchwaldsee müssen ähnliche Minimalbestände angenommen werden, da langjährige Zeitreihen fehlen und er zum „Pendelzug-

system Untermain-Inselrhein-Feldmark“ gehört (Offenlage 2007 G7, S. 133-134; Einzelheiten S. 118). Unberücksichtigt blieben für den Mönchwaldsee die Beobachtungen von „Helbig in Hild 1998“ aus den Jahren 1994-1996, von Petri aus 2000/2001 (Offenlage 2007, G7, S. 131). Der Beklagte hat weiterhin auch die niedrigere Störungsschwelle der meisten Wasservögel am Mönchwaldsee nicht berücksichtigt. Die niedrigere Störungsschwelle ergibt sich aus der extrem hohen Vogeldichte, die zu einer besonderen Störungsanfälligkeit führt.

Die Zählreihe 2000/2001 aus dem Vogelschlaggutachten zeigt die höheren Arten- und Individuenzahlen gegenüber der Grunddatenerfassung. Danach liegt der Winterbestand bei mehreren Hundert Wasservögeln, kann aber in Kälteperioden auch wochenlang deutlich bei rund 650 Wasservögeln (> 42 Ex/ha) liegen (Offenlage 2007 G7, S. 133). Der höchste bisher beobachtete Wert betrug 1.641 Wasservögel (> 106 Ex/ha). Solche dicht gedrängten Vogelansammlungen sind bereits aus sich heraus sehr störungsempfindlich. Reagiert ein Vogel, aus welchem Grund auch immer, mit dem „Panikstart“, der selbst über Artgrenzen hinweg von anderen Tieren sofort erkannt wird, dann „reißt“ er den Rastbestand mehr oder weniger vollständig mit hoch. Je stärker dieser eutrophiert, desto höher werden die regelmäßig anwesenden Vogelbestände und je störungsanfälliger werden diese.

8.1.4 Absturzwahrscheinlichkeiten

Der Beklagte bagatellisiert die Folgen von Vogelschlägen in einer Art und Weise, die einer fachlichen Prüfung nicht standhalten würde. Er führt aus:

„Im Rahmen einer Gesamtabwägung der Risiken durch Vogelschläge ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass auch im seltenen Fall eines Zusammenstoßes zwischen Vogel und Flugzeug nicht von einer Gefährdung des Flugbetriebs ausgegangen werden muss.“ (S. 651 PFB)

Verbal argumentativ lässt sich der Beklagte darüber aus, dass selbst bei einem Triebwerksausfall eine Landung noch möglich sei. Selbst wenn alle Triebwerke gleichzeitig sofort ausfallen würden, wäre ein Flugzeug überdies in der Lage, im Gleitflug den Landebahnbereich Nordwest zu erreichen. Bezüglich der Flugsicherheit kritische Situationen hätten sich an deutschen Verkehrsflughäfen durch Vogelschlag noch nicht ergeben.

Diese Behauptung des Beklagten wird bestritten.

Wie der Zeitschrift „Vogel und Luftverkehr“, 2007, S. 4 ff. zu entnehmen ist, wird die Gefahr nicht durch einen Triebwerksausfall hervorgerufen (vgl. Frischbier, Vogelschlag – eine Stoßbelastung in der Auslegung von Flugtriebwerken):

„Flugtriebwerke weisen eine hohe Betriebszuverlässigkeit auf. Im Luftverkehr mit modernen Turbofan-Antrieben ist es extrem unwahrscheinlich, dass ein ursächlicher Triebwerksdefekt einen Schadensablauf auslöst, der einen sicheren Weiterflug und Landung gefährden könnte. Spezielle Aufmerksamkeit wird demgegenüber den nicht ursächlich vom Triebwerk selbst ausgehenden Vorgängen gewidmet, die einen simultanen Schubverlust in mehreren Triebwerken auslösen können. Dazu zählen Vorgänge, die durch Fremdkörperereinschlag aus der Umgebung (Vogelschwärme, Eis, Vulkanasche oder andere extreme Wetterverhältnisse) ausgelöst werden können.“

„Der Einschlag eines Vogels in die vorderen Verdichterstufen von Flugtriebwerken kann zu sehr hohen impulsartigen Belastungen führen. Bei hohen Einschlaggeschwindigkeiten auf die rotierenden Verdichterlaufschaukeln können dabei kurzzeitig Impulskräfte auftreten, die das 10.000-fache des Eigengewichts des Vogels übersteigen und massive bleibende Deformationen an den getroffenen Schaufeln hinterlassen.“

Die Zitate sind aus einem Bericht entnommen, der die Belastungstests der Triebwerke im Detail beschreibt. In dem Bericht wird nicht beschrieben, welche weiteren Auswirkungen die „impulsartigen Belastungen“, insbesondere auf das Flugverhalten des Flugzeuges und vor allem auf die Reaktion des Piloten haben. Welche Risiken hiermit verbunden sind, hätte näher untersucht werden müssen. Der Beklagte macht es sich jedoch zu einfach mit seinen Behauptungen, dass eine sichere Landung möglich sei.

Im Übrigen geht es nicht um Situationen an deutschen Flughäfen, sondern konkret um die ausbaubedingte Erhöhung des Vogelschlagrisikos am Frankfurter Flughafen, welche „sehenden Auges“ vom Beklagten eingegangen wird. Der Beklagte behauptet, dass bezüglich der Flugsicherheit keine kritischen Situationen an deutschen Flughäfen durch Vogelschlag zu verzeichnen sind. Offenbar will er daraus ableiten, dass die Vogelschläge keine Gefahrensituation darstellen. Dass dem nicht so ist, belegt die Statistik der schweren Vogelschläge der vergangenen Jahrzehnte auf der Homepage der DAVVL. Auch in Deutschland ist es bereits zu Gefahrensituationen gekommen. Im Jahr 1993 entstand bei einem Zusammenstoß zwischen einer B747 und 2 Mäusebussarden ein Materialschaden von 8,3 Mio.

Euro. Im Mittel seien 37 % der vogelschlagbedingten Zwischenfälle mit Schäden verbunden. Am 21.11.1995 kam es bei einem Zusammenstoß zwischen Saatgänsen und einer B 737-200 zu Schäden an beiden Triebwerken, welches zu einem Beinaheabsturz führte.

Der Beklagte verkennt die Gefahren durch Vogelschlag. In der zivilen Luftfahrt wurde durch Vogelschlag bislang weltweit der Verlust von 80 Luftfahrzeugen und 231 Menschenleben verzeichnet. Neueste Schätzungen der weltweit aus Zusammenstößen großer Verkehrsflugfahrzeuge mit Vögeln entstehenden Kosten zufolge, belaufen sich jährlich auf 1 bis 1,5 Mrd. US \$ (vgl. Luit S. Buurma, Den Haag, Vogel und Luftverkehr, 2006, S. 27).

In den Veröffentlichungen des DAAVL werden regelmäßig die Gefahren durch Vogelschlag aufgezeigt und versucht Maßnahmen vorzustellen, die geeignet sind, diese Gefahren zu vermeiden oder zu minimieren.

8.1.5 Fehlerhafte Alternativenprüfung

Die Alternativenprüfung ist fehlerhaft. Bereits die Variantenentscheidung im Raumordnungsverfahren und in der Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 ist fehlerhaft. Die Landesplanerische Entscheidung vom 11.06.04 (S. 3) erfolgte unter der Maßgabe:

Denn das gegenüber den anderen Varianten erhöhte Vogelschlagrisiko ist standortbezogen und hätte zum Ausschluss der Variante führen müssen. Die Anhörungsbehörde hatte gefordert (S. 1458 des Anhörungsberichtes vom 29.29.2006):

„Schließlich beziehen sich die Ausführungen des Gutachtens G7 nur auf die Variante Nordwest. Um eine vollständige Abwägung der unterschiedlichen Varianten gegeneinander unter Einbeziehung des Vogelschlagrisikos durchführen zu können, sind vergleichende Betrachtungen auch für die Varianten Nordost und Süd anzustellen.“

Solche Untersuchungen wurden weder für das ROV noch für die LEP-Änderung und nun auch nicht für das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Vogelschutzwarte bringt unmissverständlich in dem Schreiben vom 26.03.2007 an das RP Darmstadt zum Ausdruck, dass dies nicht nachvollziehbar sei (vgl. S. 2 des Schreibens).

8.1.6 Unklare betrieblichen Konsequenzen

Die größte Gefahrenlage besteht in den 6-verkehrsschwächeren Monaten. Sollte es häufig und vor allem an Spitzentagen zur Sperrung der geplanten Landebahn kommen müssen, hätte dies wiederum Konsequenzen für die technische Kapazität des gesamten Bahnsystems. Landeabbrüche und Verspätungen wäre die zwangsläufige Folge.

Es muss die Frage beantwortet werden, ob in einem solchen Fall das bestehende Bahnsystem ausreicht, um die Starts und Landungen abzuwickeln. Dies muss bezweifelt werden, da das Bahnsystem – nach eigenen Angaben der Vorhabensträgerin - in wenigen Jahren nach der geplanten Inbetriebnahme bereits schon wieder an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird. Es muss in einer worst-case Betrachtung untersucht werden, wie ein sicherer Flugbetrieb noch gewährleistet werden kann, wenn alle Umstände eintreten, die durch das erhöhte Vogelschlagrisiko auftreten können.

Hierbei muss weiterhin untersucht werden, welche Auswirkungen im Hinblick auf die Absturzwahrscheinlichkeiten (bei dann erhöhtem Koordinierungsbedarf in der Luft) zu befürchten und welche Lärmauswirkungen zu erwarten sind. Denn, wenn auf der geplanten Landebahn nicht mehr gelandet werden kann, hat dies massive Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung der von den anderen Flugrouten betroffenen Anwohner. Hier geht es um die Frage, wie häufig es vorkommen kann, dass die Landebahn gesperrt werden muss, und welche Möglichkeiten des „Umleitens“ von Flugzeugen es gibt – in dem ohnehin schon sehr engen Luftraum am Frankfurter Flughafen - .

8.2 Verstoß gegen §§ 6, 8 und 9 LuftVG - Sicherheitsrisiken

Weiterhin ist die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende „Luftsicherheitsanalyse“ grob fehlerhaft und ist daher zu beanstanden. Der Beklagte übernimmt die fehlerhaft von der Beigeladenen ermittelte Analyse der Sicherheitslage (PFB, S. 618ff.). Die Ableitung im Planfeststellungsbeschluss, dass von dem ausgebauten Flughafen keine Gefahren ausgehen und die Abwägung der verbleibenden Risiken eindeutig zugunsten der Erweiterung des Flughafens ausfällt, basiert auf einer mangelhaften Sachverhaltsermittlung und einem nicht akzeptablen Bewertungssystem.

Wie ein roter Faden zieht sich die Bagatellisierung der Auswirkungen, die mit dem Ausbau des Flughafens verbunden wären, durch den Planfeststellungsbeschluss. Der Beklagte erkennt nicht einmal die Bedeutung der Zunahme der Absturzrisiken in einem Ballungsraum. Das einzige Anliegen, was der Beklagte verfolgt, ist die überaus große Bedeutung des „Luftverkehrsdrehkreuzes“ verbal in den Vordergrund zu rücken. Während die Auswirkungen auf die betroffenen Bevölkerung, hier insbesondere auf die Schulen völlig verharmlosend als gesellschaftlich hinzunehmendes Restrisiko in einem unerheblichen Maß dargestellt werden:

„Das Vorhaben setzt sich aufgrund dessen gegen das Interesse, von jedem rechnerischen Risiko durch den Flugbetrieb auf dem erweiterten Flughafen Frankfurt Main verschont zu bleiben, durch.“ (PFB, S. 641).

Das bloß „rechnerische Risiko“ kann jeden Tag eintreten. Dies ist der Wahrscheinlichkeitsrechnung immanent.

Auch bezüglich der Einschätzung der Sicherheitsrisiken leidet der Planfeststellungsbeschluss an einer signifikant mangelhaften Sachverhaltsermittlung. Es ist nicht auszuschließen, dass eine ordnungsgemäße Ermittlung ein erhöhtes Risiko für die benachbarten Liegenschaften festgestellt hätte, welches zum einen nach dem eigenen Sicherheitskonzept des Beklagten zu anderen Beurteilungen geführt hätte. Zum anderen erscheinen die vom Beklagten zugrundegelegten Bewertungsmaßstäbe ungeeignet, für die Bewertung, ob das Risiko für benachbarte Liegenschaften hinnehmbar ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Entscheidung zu Berlin-Schönefeld ausgeführt, dass die Sicherheitsanalyse eine Einschätzung denkbarer Ereignisse und hierauf bezogener Ereigniswahrscheinlichkeiten erfordert. Eine sachkundige Abschätzung eines luftverkehrlichen Sicherheitssystems umfasse ganz wesentlich auch Fragen der flugtechnischen Entwicklung (BVerwG, U. v. 16.02.2006, 1073/04, juris, Rdnr. 243). Die gerichtliche Kontrolle einer solchen Sicherheitsanalyse beschränke sich auf die üblichen Maßstäbe, die an eine Prognose zu stellen seien. Eine Prognose sei nur dann fehlerhaft, wenn sie auf willkürlichen Annahmen oder offensichtlichen Unsicherheiten beruht, in sich widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht nachvollziehbar sei (BVerwG, s.o., mit Verweis auf: BVerwG, B. v. 05.10.1990, NVwZ-RR 1991, 129). Die zugrundeliegenden Gutachten aus dem Planfeststellungsverfahren, auf die sich der Beklagte für die Beurteilung bezieht, basieren auf willkürlichen Annahmen, sind widersprüchlich und sind auch aus anderen Gründen nicht nachvoll-

ziehbar. Es handelt sich hierbei maßgeblich um die Gutachten G 16.1, G 16.2, G 16.2 und G 16.4. Wobei die grundlegenden Fehler in G 16.2 enthalten sind. Die weiteren Gutachten beziehen sich auf die dort gewonnen Erkenntnisse, so dass sich hieraus die Folgefehler ergeben.

8.2.1 Zunahme der Absturzrisiken – in einem Ballungsraum nicht hinnehmbar

Dass es zu einer Zunahme des Absturzrisikos kommen wird, ist unbestritten. Dies geht eindeutig aus den zugrundeliegenden Gutachten sowie dem Planfeststellungsbeschluss hervor. Auf Seite 635 des PFB wird ausgeführt:

„Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass es im Verhältnis zum Ist-Fall 2005, zu vorhabensbedingten Erhöhungen des externen Risikos durch den Betrieb einer neuen Landebahn sowie die prognostizierten und durch die Erweiterung des Flughafens ermöglichten Zuwächse des Flugbetriebes kommen wird.“

Die Begründung des Beklagten, dass es sich bei diesen Absturzrisiken um ein gesellschaftlich hinzunehmendes Restrisiko handelt, ist unhaltbar.

„Trotz dieser Risikozunahmen bewegen sich die Einzelrisikowerte jedoch immer noch deutlich im Bereich des gesellschaftlich hingegenommenen Restrisikos, dessen Akzeptanz sich unter dem Gesichtspunkt des gesellschaftlichen Willens, am Standort Frankfurt Main ein Luftverkehrsdrehkreuz von globaler Bedeutung zu betreiben und fortzuentwickeln, erklärt.“

Es gibt keinen „gesellschaftlichen Willen“ den Frankfurter Flughafen als Luftverkehrsdrehkreuz von globaler Bedeutung zu betreiben und fortzuentwickeln. Im Gegenteil: Ein solches Drehkreuz mitten in einem Ballungsraum weiterzuentwickeln, ist unter den Gesichtspunkten der Fluglärm Auswirkungen, sowie den Sicherheitsrisiken, die deutlich über einen Standort in einem weniger besiedelten Gebiet liegen, unverantwortbar. Woher der Beklagte den „gesellschaftlichen Willen“ ableitet, ist dem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entnehmen. 150.000 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren, die zum überwiegenden Teil auch beinhalteten, dass die betroffene Bevölkerung nicht bereit ist, ein Restrisiko für ein Luftverkehrsdrehkreuz zu tragen, hätten dem Beklagten veranlassen müssen, andere Kriterien für die Beurteilung der Absturzrisiken zu entwickeln und die daraus gewonnen Erkenntnisse in die Abwägung einzustellen.

8.2.2 Fehlerhafte Sachverhaltsermittlung

In der Entscheidung zu Berlin-Schönefeld konnte das Gericht anhand der Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zu dem Ergebnis gelangen, dass die dortige Planfeststellungsbehörde sich substantiiert mit den Einwendungen der Betroffenen auseinandergesetzt hat (vgl. BVerwG, U. v. 16.03.2006, 1073/4, juris, Rdnr. 244).

Der Beklagte kommt auf Seite 632 des PFB zu dem Ergebnis, dass nach den qualitätsgesicherten Feststellungen der GfL im Planfall 2020 keine Betroffenheiten bestehen, welche über die als Abwägungsmaßstab verstandenen Einzelrisikokriterien hinausgehen. Vielmehr seien die Schwellen, nach welchen die Abwägung regelmäßig zu Lasten des Vorhabens „ausschlägt“, deutlich - zumeist um Größenordnungen – unterschritten. Diesen Bewertungen liegt eine fehlerhafte Sachverhaltsaufnahme zugrunde. Es ist nicht auszuschließen, dass bei einer ordnungsgemäßen Prognose die Sicherheitsrisiken zu Lasten des Vorhabens „auszuschlagen“.

Das formulierte Ergebnis, dass durch den Ausbau des Flughafens weder Personen der Wohnbevölkerung noch der Arbeitsbevölkerung im Umfeld des Flughafens unzumutbaren Einzelfallrisiken ausgesetzt werden, ist unzutreffend. Das Risiko eines Flugzeugabsturzes in einem dicht besiedelten Ballungsraum mag noch so unwahrscheinlich sein. Der Eintritt auch nur eines wahrscheinlichen Ereignisses kann morgen passieren. Die Auswirkungen eines Flugzeugabsturzes auf Wohn-, Arbeits- und/oder Freizeitstätten ist unvorstellbar. Der Standort des Flughafens Frankfurt ist für einen Hub-Standort bereits aus diesem Grund der denkbar ungeeignetste. Wenn etwas passiert, dann dürften die Auswirkungen um ein Vielfaches größer sein, als dies bei einem Standort in einem weniger dicht besiedelten Gebiet der Fall wäre.

Dem Beklagten ist vorzuwerfen, dass er sich einer eignen – wie vom Bundesverwaltungsgericht geforderten – Prüfung der zugrundeliegenden Gutachten entzogen hat. Die grundlegenden Fehler sind in dem Gutachten G16.2 – Bestimmung der Luftfahrzeugunfallrate und der Mortalitätsrate für den Flughafen Frankfurt Main, Zürich, 4. August 2006 (Oliva&Co.) enthalten. Der zu diesem Gutachten von der Fachbehörde geltend gemachte Aufklärungsbedarf wurde von dem Beklagten nicht weiterverfolgt. Aus der Akteneinsicht im Rahmen des UI-Anspruches war

nicht erkennbar, ob und wenn ja, weshalb der Beklagte keinen weiteren Aufklärungsbedarf gesehen hat. Das RP Darmstadt hatte in seiner Stellungnahme vom 30.03.2007 fundamentale Kritikpunkte an den Gutachten 16.1 bis G 16.4. Zu 16.2 wird ausgeführt:

„Auch im Gutachten der Fa. Oliva zur Bestimmung der Luftfahrzeugunfallrate (Absturzrate) und der Mortalität erfolgt neben einigen unwesentlichen redaktionellen Änderungen hauptsächlich die Anpassung der Ermittlung der Absturzrate an die überarbeitete Luftverkehrsprognose. Hierzu wird mittels einer Clusteranalyse die Auswahl an Flughäfen, die mit Frankfurt vergleichbar sind, fortgeschrieben und eine Absturzrate für den Ist-Fall 2005 berechnet. Auf Basis dieser Absturzrate wird eine Prognose für das Jahr 2020 (Prognosenfall 2020 und Planungsfall 2020) durchgeführt. Änderungen an der Methodik der Berechnungen wurden nicht vorgenommen.

Zur Auswahl der relevanten Flughäfen wurde für den Ist-Fall 2000 für den Zeitraum von 1997 bis 2001 eine Clusteranalyse mit bestimmten Auswahlkriterien durchgeführt. Hierbei wurden 46 mit Frankfurt vergleichbare Flughäfen ermittelt. Zur Berechnung der Absturzrate für den Ist-Fall 2000 wurden die Flugunfälle, die sich an diesen Flughäfen im Zeitraum von 1991 bis 2002 ereignet haben betrachtet, bestimmte Unfälle selektiert und durch die Anzahl der Flugbewegungen an den ausgewählten Flughäfen in diesem Zeitraum dividiert. So verbleiben 11 Flugunfälle bei ca. 191 Millionen Flugbewegungen aus denen die Absturzraten für unterschiedliche Flugsituationen (Anflug, Abflug) berechnet wurden. Als Absturzrate ergab sich ein Wert von $5,75 \cdot 10^{-8}$.

Bei der Anpassung des Gutachtens G16.2 an die neue Luftverkehrsprognose wurden Absturzraten für den Ist-Fall 2005 und für das Prognosejahr 2020 berechnet. Die Clusteranalyse wurde nun für den Zeitraum 2000 bis 2004 durchgeführt. Für diesen Zeitraum wurden nur noch 40 mit Frankfurt vergleichbare Flughäfen ermittelt. Durch die weitere Eingrenzung der Flughäfen wurde auch bei erweitertem Zeitraum der Berücksichtigung (1991 bis 2004) von Flugunfällen an diesen selektierten Flughäfen eine geringere Zahl an Unfällen berücksichtigt. Nach einer weiteren Selektion der Unfälle verbleiben nun 10 Flugunfälle an 40 Flughäfen, die zur Berechnung der Absturzrate mit einer höheren Zahl von Flugbewegungen (ca. 202 Millionen) dividiert werden. Als Absturzrate im Ist-Fall 2005 ergibt sich somit ein Wert von $4,957 \cdot 10^{-8}$.

Für das Prognosejahr 2015 wurde ein Wert von $5,15 \cdot 10^{-8}$, für das Prognosejahr 2020 ein Wert von $4,02 \cdot 10^{-8}$ angegeben.

Damit liegt der Wert für den Ist-Fall 2005 verglichen mit dem Ist-Fall 2000 um ca. 14% niedriger. Die Absturzrate für das Jahr 2020 wird über 20% geringer angesetzt als im Jahr 2015. Festzustellen ist auch, dass der für 2005 ermittelte Wert bereits unterhalb des zunächst für 2015 prognostizierten Wertes liegt.

Unbestritten wird der Flugverkehr sicherer. Durch technische Verbesserung (mehr moderne Flugzeuge der 3. Generation) und bessere Sicherheitssystemen an den Flughäfen wird die Absturzrate, d. h. der Anteil der Unfälle an den Flugbewegungen, sinken. Oliva setzt jedoch nicht nur für den Ist-Fall 2000 und den Prognose-Fall 2015 wesentlich niedrigere Absturzraten als andere Gutachten (NLR, TÜV Pfalz) an, sondern rechnet auch noch mit einer erheblich stärkeren Absturzrate für die Jahre 2005 und 2020. Da diese Absturzraten in den Gutachten G16.1 und G16.3 auch zur Bestimmung der flugbetrieblichen Auswirkungen auf Betriebsbereiche nach der Störfall-Verordnung verwendet werden, ist die Einschränkung der Anzahl der zu betrachtenden Flughäfen auf 40 und die weitere Selektion der an diesen Flughäfen aufgetretenen Unfällen (z. B. nach extern und intern) auch weiterhin zu hinterfragen. Hierzu verweise ich auf meine Stellungnahme vom 31.03.05 sowie das Kapitel 17.2.1.1.3.1 "Absturzrate". Die hier aufgeführten Anmerkungen gelten weiterhin vor allem angesichts einer weiteren Einschränkung der Anzahl vergleichbarer Flughäfen und der Anzahl zu berücksichtigender Flugunfälle."

Die geäußerten methodischen Bedenken der fachbehördlichen Stellungnahme werden vom Beklagten nicht aufgegriffen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich der Beklagte über diese grundlegenden Aussagen seiner Fachbehörde hinwegsetzt. Das Gutachten G16.2 wurde nicht qualitätsgesichert. Die Qualitätssicherer übernehmen vielmehr die Ausgangsdaten ungeprüft. Der Beklagte täuscht im Planfeststellungsbeschluss darüber hinweg, wenn er darlegt, dass die qualitätssichernden Gutachten von einer ausreichenden methodischen Herleitung ausgehen. Die Fachbehörde hält die Eingrenzung auf nur wenige vergleichbare Flughäfen für methodisch nicht haltbar. Eindeutig ist der Stellungnahme zu entnehmen, dass durch diese falsche Methode ein zu geringes Absturzrisiko ermittelt worden ist. Hierauf wiederum basieren alle weiteren Auswirkungsbetrachtungen.

In den zugrundeliegenden Gutachten wurden die Besonderheiten, die von dem ausgebauten Flughafen ausgehen, nicht berücksichtigt. Insbesondere die erhöhte Belegung der Südwest abdrehenden Flugrouten wurde keiner gesonderten Betrachtung unterzogen. Es wird geltend gemacht, dass Liegenschaften der Kläger, die unter diesen Flugrouten liegen, einem erhöhten Risiko ausgesetzt sein werden. Der Senat hat auf die Besonderheiten dieser Abflugroute in dem Ticono-Urteil hingewiesen. In dem Klageverfahren hatte der dortige Kläger als Alternative die erhöhte Belegung der für den nächtlichen Flugverkehr genutzten Routen (N-Routen) auch für den Tagesverkehr vorgeschlagen.

Der Beklagte und die Beigeladene hatten sich wegen dem erhöhten Koordinationsaufwand dagegen ausgesprochen. Dem folgte der Senat:

„Die Beklagte und die Beigeladene führen insoweit zu Recht an, dass bei Verwirklichung des klägerischen Vorschlags ein erheblicher Koordinationsaufwand entstehen würde. Diese Argumentation lässt sich leicht nachvollziehen, weil dann neben der Koordination der An- und Abflüge auf den Parallelbahnen auch eine Koordinierung mit den Abflügen von der Startbahn 18 erforderlich wird. Ca. 1/3 dieser Abflugverfahren vereinen sich auf einem Abschnitt in südwestlicher Richtung mit den N-Routen.“ (vgl. VGH Kasse, U. v. 24.10.2006, 12 A 2216/05, juris, Rdnr. 80).

Die Auswirkungsprognosen, die dem PFB zugrunde liegen, beruhen nun auf der Belegung der N-Routen für den Tagverkehr. Dies bedeutet nichts anderes, als dass ein zusätzliches Risiko besteht, wenn sich Flugzeuge aufgrund des Bahnsystems und der An- und Abflugrouten kreuzen. Dieses zusätzliche Risiko wird in den zugrunde liegenden Gutachten nicht abgebildet.

In der Stellungnahme des RP Darmstadt wird auch ausgeführt, dass das G16.1 lediglich aktualisiert worden sei. Die von der Fachbehörde für erforderlich gehaltene Überarbeitung im Sinne einer Konkretisierung der Eingangsdaten und nachvollziehbaren und umfassenden Darlegung der Methodik habe nicht stattgefunden. Es handelt sich hierbei um:

- die Darlegung der zur Modellierung der Absturzverteilung herangezogenen 193 Flugunfälle sind Angabe des jeweiligen Flughafens und der Verortung in Bezug auf die Lage der Bahn,
- die Benennung der Auswahlkriterien für Unfälle ohne Todesfolgen,
- die Nennung der Parameter der longitudinalen und lateralen Verteilungsfunktionen,
- die detaillierte Darstellung der Trefferwahrscheinlichkeit im Bereich der Betriebsbereiche des Tanklagers der Tanquid in Ginsheim-Gustavsburg, des Tanklagers der Shell in Flörsheim am Main und der Proseat in Rüsselsheim,
- die konkrete Einbindung der von Oliva ermittelten Absturzraten,
- die Methode der Übertragung der Verteilungsfunktionen auf den konkreten Routenverlauf am Flughafen Frankfurt Main sowie
- die Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung des sogenannten internen Risikos, welches keinen Eingang in die Absturzrate gefunden hat, bei der Modellierung der Absturzverteilung.

Weder die notwendigen Nachbesserungen, die in der ursprüngliche Stellungnahme gefordert wurden, noch die sich aus dem Anhörungsbericht (vgl. hierzu: S. 1505, 1513, 1515, 1525) ergeben, sind vorgenommen worden. Der Aufklärungsbedarf sei nicht einmal ansatzweise berücksichtigt worden. Es liegt somit ein offensichtlicher Mangel in der Prognose vor.

8.2.3 Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis

Diese Fehler sind erheblich, weil sie offensichtlich sind und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Offensichtlich sind die Fehler bei der Sachverhaltsermittlung, weil eine Fachbehörde hierauf explizit hingewiesen hat. In der Zusammenfassung der Stellungnahme vom 30.03.2007 des RP Darmstadt wird dann festgestellt:

„Keine der zahlreichen in meiner Stellungnahme vom 31.03.2005 und im Kapitel 17.2 des Anhörungsberichtes aufgeführten Kritikpunkte und Feststellungen zum weiteren Aufklärungsbedarf wurden berücksichtigt.“

Der Beklagte hat es unterlassen der Beigeladenen aufzugeben, eine ordnungsgemäße Prognose zu erstellen. Die Prognose der bezüglich der Luftsicherheitsanalyse erfüllt damit nicht die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien. Die Prognosen sind weder nachvollziehbar, noch wurden ihr geeignete Datengrundlagen zugrunde gelegt.

Aufgrund dieser fehlerhaften Prognose ist der Beklagte zu einer falschen rechtlichen Bewertung gelangt, die auf das Abwägungsergebnis Einfluss gehabt hat. Denn es ist anzunehmen, dass bei einer ordnungsgemäßen Prognose Risiken ermittelt worden wären, die zu einer Versagung der Planfeststellung hätte führen müssen.

9. Fehlerhafte Gewichtung der öffentlichen Interessen am Ausbauvorhaben

Die der Planfeststellungsentscheidung zugrundeliegende fachplanerische Abwägung ist grob fehlerhaft. Der Beklagte hat keine hinreichenden gewichtigen öffentlichen Belange angeführt, die sich gegen die der Planfeststellung entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange durchsetzen können.

Die unzureichende Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Auswirkungen und damit die Bagatellisierung der negativen Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus zieht sich wie ein roter Faden durch den Planfeststellungsbeschluss. Es ist dem Beklagten nicht gelungen die durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte nur annähernd zu beschreiben, geschweige denn zu lösen. Um diese negativen Folgen in der fachplanerischen Abwägung zu überwinden, werden diese zum einen „klein“ gehalten und zum anderen die Interessen der Luftverkehrswirtschaft in einer Art und Weise übergewichtet, die bereits bei überschlägiger Betrachtung eher einer Werbung für den Luftverkehr gleicht, als einer abgewogenen Entscheidung im Rahmen einer Prüfung gem. §§ 8 und 9 LuftVG.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Bedarfs- und Alternativenprüfung trägt die Entscheidung nicht. Denn der Beklagte hat es versäumt, das öffentliche Verkehrsinteresse von dem des privaten Interesses der Beigeladenen zu trennen. Eine differenzierte Betrachtung ist jedoch notwendig, weil die Flughafenbetreiber privatwirtschaftlich organisiert sind. Anders als bei Straßenplanungen oder anderen Infrastrukturprojekten, sind die Ausbauvorhaben bei Flughäfen neben der Befriedigung eines Nachfragebedarfs vor allem durch die Gewinnerzielungsabsichten des Betreibers in einem stark umkämpften Markt unter erheblichem Konkurrenzdruck zu betrachten. In einer solchen Situation wäre es rechtlich geboten gewesen herauszuarbeiten, welche öffentlichen Interessen mit dem Vorhaben verfolgt werden. Zugegebenermaßen ist der Verweis auf das Luftverkehrsgesetz als Grundlage für die Begründung der öffentlichen Interessen wenig geeignet. Weder werden dort Planungsziele festgelegt, noch sind aus den gesetzlichen Wertungen sonstige Anhaltspunkte zu entnehmen, unter welchen Planungszielen ein Ausbau den öffentlichen Interessen zu dienen bestimmt sein könnte. Letztendlich ist aus dem Luftverkehrsgesetz nur zu entnehmen, dass Flughäfen gebaut und betrieben werden dürfen.

Das öffentliche Interesse muss vielmehr aus der Verkehrsfunktion des jeweiligen Flughafens abgeleitet werden. Erste Hinweise für eine solche Vorgehensweise ergeben sich aus den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Flughafenstandorten Berlin-Schönefeld und Leipzig-Halle. Dort werden den Flughäfen bestimmte Funktionen zuerkannt, die letztendlich einen Nachtflug erlauben. In der Entscheidung zu Leipzig/Halle wird ausgeführt:

„Jedes gewerblich tätige Unternehmen (wird) an jedweden Flughafenstandort um die größtmögliche Effizienz des Einsatzes seines Fluggeräts und -personal bemüht sein. Ein solches allgemeines Verkehrsbedürfnis reicht nicht aus, um dem gewerblichen Passagierluftverkehr die Möglichkeit zum Nachtflugbetrieb zu bieten, wenn dem ein auf § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG gegründetes Schutzbedürfnis gegenübersteht (BVerwG, B. v. 01.11.2007, 4 VR 3000/07, Rn. 18).

An dem Flughafenstandort Leipzig/Halle wurde die massive Belastung der Betroffenen durch die nächtlichen Frachtflüge mit der Errichtung eines Express-Frachtumschlagflughafens begründet. Diese spezielle Verkehrsfunktion erfülle dieser Flughafen. Der Nachtschutz der Betroffenen müsse dahinter zurückstehen.

Folgt man dieser Rechtsprechung, so reicht ein allgemeines Verkehrsbedürfnis zur Begründung der öffentlichen Interessen nicht aus, wenn gewichtige andere Belange dem Vorhaben entgegenstehen. Für das Ausbaivorhaben in Frankfurt werden derart gewichtige Belange geltend gemacht, dass nur aus einer bestimmten Verkehrsfunktion abgeleitete öffentliche Interessen solche Beeinträchtigungen zulassen könnten. Solche öffentlichen Interessen werden jedoch nicht ins Feld geführt. Neben den gewichtigen Gemeinwohlbelangen des Naturschutzes treten die mit dem Ausbau verbundenen Fluglärm- und sonstigen Auswirkungen. Aufgrund der besonders schwerwiegenden Fluglärmbelastung am Tag gebietet insbesondere § 29b Abs. 1 Satz 1 LuftVG die Geltendmachung eines besonders begründeten öffentlichen Interesses am Ausbaivorhaben an diesem Standort.

Bereits während des Planfeststellungsverfahrens wurden von Einwenderseite im Auftrag der ZRM als Nachweis für die fehlenden bzw. unzureichenden öffentlichen Interessen am Ausbau des Flughafens folgende Gutachten dem Beklagten vorgelegt:

- Kritische Stellungnahme zu der Ausbauplanung des Flughafens Frankfurt Rhein/Main aus luftverkehrswirtschaftlicher Sicht, Dipl. Kfm. Hans-Henning Romberg, Unternehmensberater Luftfahrt, Dez. 2003, Update Januar 2005. -
- Stellungnahme zur Aktualisierung der Luftverkehrsprognose für die Planfeststellung gemäß Gutachten G8neu, RegioConsult, 2007. -

Diese Gutachten liegen dem Senat wie dem Beklagten und der Beigeladenen vor, sie müssten insbesondere auch in den Behördenakten enthalten sein. Sollte das Gericht eine Übersendung der Gutachten für erforderlich halten, wird um einen entsprechenden richterlichen Hinweis gebeten.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde nochmals hinsichtlich der Annahme der konstanten Luftverkehrspreise einer gutachterlichen Überprüfung unterzogen.

- Luftverkehrsprognose – Untersuchung der aktuellen Entwicklung der Luftverkehrspreise, RegioConsult, 2008. -

Weiterhin wurde im Auftrag der ZRM aufgrund der Widersprüchlichkeiten zum unterstellten Flottenmix in den Planfeststellungsunterlagen ein Gutachten erstellt.

- Plausibilitätsprüfung der Angaben zum Flottenmix in G13.1, G16.2, B11 in Verbindung mit G8, RegioConsult, November 2007. -

Die bereits im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Ergebnisse der von der ZRM beauftragten Simulationen wurden nochmals zusammengefasst und in einem Bericht vorgelegt.

- Flugbetriebs-Simulationen zum PFV Ausbau Flughafen Frankfurt - Zusammenfassung und weitergehende Erläuterungen, ZRM, Heldmaier, Harm; Wolf, Johannes, Januar 2008. -

Auf die gutachterlichen Aussagen wird Bezug genommen und diese zum Gegenstand der Klagebegründung gemacht. In den folgenden Ausführungen wird jeweils Bezug auf diese Gutachten genommen.

9.1 Planungsziele liegen nicht im öffentlichen Interesse

Die Ziele der Beigeladenen, die zur Planungsgrundlage gemacht worden sind, werden auf S. 532 ff. des Planfeststellungsbeschlusses dargelegt. Dabei handelt es sich um

1. die durch den Ausbau des gegenwärtigen Flughafens, unter weitgehender Beibehaltung und Weiterverwendung der bereits vorhandenen Infrastruktur, bewirkte
2. Schaffung einer Flugbewegungskapazität von 701.000 jährlichen Flugbewegungen im Einklang mit Qualitätsanforderungen (mittlere rechnerische Verzögerung – 4 Minuten-Kriterium -) sowie
3. die Garantie einer Mindesttransferzeit von 45 Minuten.

Die Festlegung dieser Planungsziele erfolgte ausschließlich durch die Beigeladene und wurde vom Beklagten zu keinem Zeitpunkt des Verfahrens im Hinblick auf die Frage überprüft, ob diese auch im „öffentlichen Interesse“ liegen. Verstellt wurde dieser Blick vor allem durch die frühe (politische) Festlegung auf die Nordwest-Variante (im Jahr 2000). Weder im Raumordnungs- noch im Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplanes erfolgte im Weiteren eine ergebnisoffene Prüfung. Manifestiert hat sich diese Entscheidung durch den Kauf der Fa. Ticona durch die Vorhabensträgerin. Die offensichtliche Fehlentscheidung zugunsten der Nordwest-Variante musste auf diese Weise unter erheblichen finanziellen Aufwand aufgefangen werden. Eine ergebnisoffene Befassung mit der rechtserheblichen Fragestellung, wie ein im öffentlichen Interesse liegender Verkehrsbedarf befriedigt werden kann, fand zu keinem Zeitpunkt des Verfahrens aufgrund der von der Beigeladenen vorgelegten Planungsziele, die von dem Beklagten akzeptiert worden sind, statt.

Die Frage danach, wie ein im öffentlichen Interesse zu befriedigender Verkehrsbedarf zu regeln ist, hätte jedoch vorrangig beantwortet werden müssen. Denn die Planungsziele der Beigeladenen sind betriebswirtschaftlich orientiert und daher nicht geeignet, als öffentliche Interessen den entgegenstehenden Interessen gegenüber gestellt zu werden. Dies gilt insbesondere für das erstgenannte Planungsziel des Ausbaus am Standort unter weitgehender Beibehaltung der vorhandenen Infrastruktur. Ein solches Planungsziel ist weder aus dem LuftVG ableitbar noch unter sonstigen öffentlichen Interessen zu subsumieren. Es stellt ein rein privates Interesse des Flughafenbetreibers dar, seine wirtschaftlichen Interessen zu verfolgen.

9.2 Ausbau am Standort – Interne Varianten unzureichend geprüft

Durch die Festlegung des Planungsziels „Ausbau am Standort unter Aufrechterhaltung und Nutzung der vorhandenen Infrastruktur“ werden externe Varianten, also letztendlich „anderweitige Lösungsmöglichkeiten“, einer im öffentlichen Interesse zu befriedigenden steigenden Luftverkehrsnachfrage von vornherein ausgeschlossen. Dabei wird der 2. Prüfungsschritt vor dem 1. Prüfungsschritt gegangen. Die Vorhabensträgerin legt ihre privatwirtschaftlichen Interessen als Planungsziele an einem standortgebundenen Ausbau fest und dann werden ausschließlich nach diesen Kriterien Lösungsmöglichkeiten für einen zu befriedigenden Verkehrsbedarf gesucht. Ein solches Vorgehen ist unzulässig, wenn derart gewichtige Gemeinwohlbelange dem Vorhaben entgegenstehen.

So werden im Planfeststellungsbeschluss lediglich drei Alternativen in die nähere Betrachtung einbezogen: Nordwest-Variante, Nordost-Variante und Süd-Variante. Alle internen Varianten, obwohl hiervon einige kein Natura 2000 Gebiet beeinträchtigen und die Kapazitätserwartungen erfüllen würden (z.B. Bahnspreizung oder Variante 10), werden unter Hinweis auf die fehlende Eignung oder der Unzumutbarkeit unter Ziffer 8.2.10.1 nicht weiter geprüft.

Die Bahnspreizungsvariante 2b wird wegen Verfehlung des Kapazitätszieles aufgrund „betrieblicher Abhängigkeiten“ (S. 537 und 710 PFB) als ungeeignet abgelehnt. Die DLR-Studie zur Bahnkapazität der Variante 2b und 13 aus dem Jahre 2006, auf die dabei Bezug genommen wird, bescheinigt beiden Varianten schlech-

tere stündliche Kapazitäten als die der Variantenbetrachtung aus dem FAA-Gutachten, welches die Beigeladene zur Grundlage ihrer Planung gemacht hat. Ein Grund für dieses Ergebnis ist, dass die DLR keinerlei Optimierungsmöglichkeiten vorgenommen hat. So würde beispielsweise eine Verlegung der Startschwelle auf der Startbahn 18 West zum Startpunkt „Sierra“ mit geschickter Verteilung von leichten, mittleren und schweren Flugzeugen auf die drei Bahnen, sehr wohl eine Kapazität von ca. 120 stündlichen Bewegungen bei vertretbaren Verspätungen ermöglichen (Heldmaier/Wolf, Januar 2008). Ähnliches gilt für die Variante 13, für die die NLR bereits im Jahre 2000 bei Ausschöpfung der verschiedenen Optimierungsmöglichkeiten eine Kapazität von 132 bis 141 stündlichen Bewegungen berechnet hat.

Alles in Allem muss das Ausscheiden der internen Varianten als willkürlich betrachtet werden. Vordergründig werden von der Beigeladenen Argumente genannt, die von dem Beklagten akzeptiert werden. Bei näherer sachverständiger Überprüfung erweisen sich die gesetzten Annahmen als fehlerhaft bis hin zur Willkürlichkeit.

In den Ausführungen zur fachplanerischen Alternativenabwägung wird z.B. die Variante 10 unter dem Gesichtspunkt der Unverhältnismäßigkeit für die Beigeladene ausgeschlossen. Bei der Variante 10 handelt es sich um eine Variante nördlich des derzeit bestehenden Parallelbahnsystems. Hierzu wäre es erforderlich, bauliche Anlagen, die derzeit im nördlichen Flughafengelände vorhanden sind, abzubauen. Es wären Umstrukturierungsmaßnahmen im Nordteil des bestehenden Flughafengeländes notwendig. Weder liegen diesen Feststellungen Untersuchungen zugrunde, die belegen würden, dass diese Umstrukturierungsmaßnahme für die Beigeladene unverhältnismäßig gewesen wäre, noch liegt eine Aufstellung darüber vor, welche finanziellen Belastungen auf die Beigeladene zugekommen wären. Wenn jedoch die Beigeladene bereit ist, für die Umsiedlung eines Chemiewerkes 670 Mio. Euro zu bezahlen, so müsste sie darlegen, in welcher Größenordnung sich die finanzielle Belastung bei Umstrukturierung des Nordbereiches des Frankfurter Flughafens bewegen würde. Die Verhältnismäßigkeit müsste sich dann zum einen daraus ergeben, wie das Verhältnis zum Gesamtinvestitionsbedarf für den Ausbau steht und zum anderen daraus, welcher Wille letztendlich besteht, den Ausbau am Standort zu realisieren. Nicht unberücksichtigt bleiben darf dabei, dass die Beigeladene in den letzten zehn Jahren Vorsorge hätte treffen

können, um eine solche Planung realisieren zu können. Denn seit dieser Zeit ist bekannt, dass die Beigeladene das bestehende Bahnsystem durch eine weitere Bahn ergänzen wollte. Plant die Beigeladene in eine Konfliktlage hinein, obwohl sie die Möglichkeit gehabt hätte, die Bahn unter Neuplanung des Flughafengeländes zu verwirklichen, so muss ihr dies bei Alternativenplanung entgegengehalten werden.

Die unzureichende, weil veraltete Alternativenprüfung ergibt sich auch daraus, dass die Alternative Süd weiterhin in die Alternativenprüfung eingestellt wird, obwohl diese für einen Alternativenvergleich nicht geeignet ist, weil es sich um eine Start- und Landebahn handelt, die mit den Alternativen Nordwest und Nordost-Landebahn alleine wegen des größeren Flächenumfangs und eines völlig anderen Betriebskonzepts überhaupt nicht vergleichbar ist. Außerdem steht seit der neuen Luftverkehrsprognose fest, dass diese Alternative nicht den prognostizierten Bedarf abdecken kann. Deshalb hätte diese Alternative bei der fachplanerischen Abwägung von vornherein ausgeschieden werden müssen.

9.3 Das Scheinkriterium der MCT von 45 Minuten

Das Kriterium „Minimum Connecting Time“ von 45 Minuten ist ein Scheinkriterium, welches zum Ausschluss bestimmter Varianten geführt hat, jedoch als Planungsziel völlig ungeeignet ist. In der Alternativenprüfung wurde dem MCT eine „herausragende Bedeutung“ beigemessen (Mörz, schriftliche Stellungnahme zur Anhörung im Hessischen Landtag, 13.02.2007, S. 4). Die angenommene Minimum Connecting Time von 45 Minuten muss jedoch keine „Heilige Kuh“ sein, sondern kann und muss in Verbindung mit der Bereitschaft der Fluglinien gesehen werden, auf bestimmte vorgegebene Veränderungen angemessen zu reagieren. Solche Veränderungen sind möglich, besonders wenn sie im Minutenbereich liegen. Eine modellhafte Festlegung auf 55 Minuten könnte bei gleichzeitiger weiterer Verschiebung der Abflüge die Akzeptanz von Alternativ-Lösungen ermöglichen (Romberg, 2005 S. 36).

Mit diesem Kriterium versucht die Beigeladende zu begründen, dass nur mit einer für Umsteigepassagiere günstigen Zeit zum Umsteigen die Qualität eines „Drehkreuzes“ gesichert werden könne und somit der Flughafen konkurrenzfähig bleiben würde. Dem folgt der Beklagte.

Wie unzureichend dieses Kriterium ist, belegt folgendes:

Die MCT für Frankfurt wird derzeit mit 35 Minuten angegeben, die garantierte „connecting time“ mit 45 Minuten. Beim Flughafen London Heathrow sind es 45 Minuten bzw. 90 Minuten; beim Flughafen Paris Charles des Gaulle 60 bzw. 90 Minuten und auf dem Flughafen Amsterdam 50 bzw. 50 Minuten. Wenn die Annahmen der Beklagten und der Beigeladenen richtig wären, dann würden die Flughäfen London Heathrow, Paris Charles des Gaulle und Amsterdam keine Drehkreuze von globaler Bedeutung sein. Aufgrund der längeren MCT könnten diese Drehkreuze nicht mit dem Flughafen Frankfurt/Main konkurrieren. Dass dem nicht so ist, ist unstrittig.

Der Beklagte überschätzt die Bedeutung der MCT für die Funktion des Flughafens als Drehkreuz (S. 534 PFB). Wie Romberg in seinem Gutachten dargestellt hat, wird „die Qualität eines Hubs durch die Verfügbarkeit von Verbindungen“ definiert (Romberg, 2005, S. 33ff.).

Es ist auch in keinem Gutachten nachvollziehbar und plausibel dargelegt worden, dass durch den Bau der Nordwest-Bahn der Anteil der Transferpassagiere größer wird, der innerhalb von 45 Minuten umsteigen kann. Die Umsteigewege und –zeiten werden nach allen bisherigen Beurteilungen länger und damit unattraktiver werden. Denn für die Passagiere gilt es lange Wege zurück zu legen, sowohl noch im Flieger als auch dann auf dem Weg zum nächsten Flugzeug (Beispiel: Gate 42 in T1 zum neuen T3 im Süden des Flughafens).

Insbesondere zu den Spitzenzeiten wird es auch nach dem geplanten Ausbau wieder zu vermeintlichen Engpässen, sowohl in der Luft als auch auf dem Boden, kommen. Die vermeintlichen Verspätungsprobleme sind durch den Ausbau nicht zu lösen. Im Gegenteil: Durch die Zunahme der Passagiere und der Flüge wird sich die Situation weiter verschärfen, so dass eine Umsteigezeit von 45 Minuten völlig unrealistisch ist. So stellte der Sachverständige Mörz in seiner schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung im Hessischen Landtag fest, dass bei realistischer Betrachtung davon auszugehen sei, dass die MCT im Ausbaufall nicht unter 60 Minuten liegen werde.

Als Kriterium für die Alternativenauswahl ist die Umsteigezeit von 45 Minuten völlig ungeeignet. Bereits zu Beginn des Winterflugplans 2006/2007 wurde die MCT für Frankfurt von Lufthansa auf 60 Minuten ausgeweitet. Trotzdem wächst das Drehkreuz weiter.

Ein „öffentliches Interesse“ an diesem Planungsziel ist nicht zu begründen. Wenn damit die Qualität eines internationalen Flughafens mit Drehkreuzfunktion begründet werden soll, so hätten andere Kriterien eine Rolle spielen müssen. Aufgrund der Lage der geplanten Nordwest-Landebahn über die Autobahn BAB 3 hinweg und die hierdurch bedingten langen Rollzeiten sowie aufgrund der weiten Entfernung zum geplanten T 3, erscheint diese Alternative als die ungünstigste bezüglich der Qualitätsanforderungen an einen internationalen Flughafen.

Wäre das Kriterium „MCT 60 Minuten“ der Alternativenprüfung zugrunde gelegt worden, wären die Verbundlösungen mit Wiesbaden-Erbenheim oder Flughafen Frankfurt-Hahn anders zu bewerten gewesen. Unter dem Gesichtspunkt dieses Kriteriums wäre die Alternative Wiesbaden-Erbenheim als gleichwertig zu betrachten gewesen (vgl. Mörz, schriftliche Stellungnahme zur Anhörung im Hessischen Landtag, Februar 2007, S. 4).

Flughäfen in größerer Entfernung, wie z.B. Frankfurt-Hahn, wären zur Verlagerung von Flügen mit minimalem Umsteigeranteil in die Alternativenprüfung mit einzubeziehen gewesen. Dies gilt umso mehr, als dass die EU mittlerweile die Möglichkeit eingeräumt hat, dass zwischen dem Flughafen Frankfurt und dem Flughafen Hahn ein Verbund möglich ist. Die Konsequenzen hieraus wurden im Planfeststellungsverfahren von der Beigeladenen nicht geprüft. Mit der Verlagerung von Flügen mit minimalem Umsteigeranteil hätte jedoch das Drehkreuz Frankfurt weiter gestärkt werden können, ohne dass ein Ausbau erforderlich gewesen wäre (vgl. hierzu: Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung, Mörz, 2001).

9.4 Das Vier-Minuten-Verzögerungskriterium

Der Alternativen- und Bedarfsprüfung liegen im Wesentlichen die Gutachten zugrunde, die im Rahmen des Mediations- und Raumordnungsverfahrens bzgl. der Bedarfskapazitäten erstellt worden sind. Ausschlaggebendes Kriterium für diese Bedarfsermittlungen war ein den Simulationen zugrunde zu legendes Vier-

Minuten-Verzögerungskriterium. Aufgrund dieses Kriteriums wurden Varianten frühzeitig ausgeschlossen, weil sie angeblich den erforderlichen Kapazitätseckwert, welcher zu dem damaligen Zeitpunkt noch mit 120 angegeben worden war, nicht erfüllten. Die Beigeladene hat dieses Kriterium der "mittleren rechnerischen Verzögerung" als zu erreichendes Planungsziel diesen Kapazitätsberechnungen zugrunde gelegt. Dieses Kriterium wird nach Heldmaier/Wolf völlig überbewertet (Gutachten, S. 11, Zif. 4.3, S. 15, Zif. 5.1). Aus der Tabelle 17 in dem Gutachten von Heldmaier/Wolf ist zu entnehmen, dass bereits bei einem 10-Minuten-Kriterium 6 weitere Varianten in die engere Wahl hätten kommen müssen. Insbesondere wurden die Varianten ausgeschlossen, die auf dem bestehenden Flughafengelände realisierbar gewesen wären (Heldmaier/Wolf, S. 17; vgl. PFB, Seite 731, III 2.6.4.1.3.3). Auch bzgl. dieses Kriteriums ist eine fachliche Ableitung nicht möglich und damit die Ablehnung der internen Varianten nicht gerechtfertigt.

Auch diese Annahmen stimmen mit der Realität nicht überein und wurden von der Beigeladenen nicht belegt. Wären höhere Verzögerungswerte in die Simulationen eingestellt worden, hätte sich die Bedarfs- und Alternativenprüfung völlig anders dargestellt.

Der Beklagte stellt auf S. 608 des PFB fest, dass bei einem Überschreiten des Verzögerungswertes der „Vorhabenszweck, aus dem sich die Rechtfertigung herleitet“ nicht erreicht werden könnte und der „Vorhabenszweck“ widersprüchlich wäre. Abstriche von der Qualität der Verkehrsleistung

„... würden die Attraktivität des Flughafens Frankfurt Main für die Luftfahrtunternehmen vor allem im Hinblick auf den besonders verspätungskritischen Umsteigerverkehr zu weit schmälern und dem Planungsziel, gerade die Drehkreuzfunktion dieses Flughafens zu stärken und konkurrenzfähig auszubauen, zuwider laufen. Die Planung könnte dann den Vorhabenszweck, aus dem sich ihre Rechtfertigung herleitet, nicht erreichen und wäre in sich widersprüchlich.“

Der Beklagte hält die Planung gerade noch für akzeptabel. Er stellt fest, dass die Gutachten der Beigeladenen sowie von der DFS zur Gesamtfunktionalität des Flughafens im ausgebauten Zustand, belegen, dass

„... der um das Vorhaben erweiterte Flughafen das prognostizierte Verkehrsaufkommen in noch akzeptabler Qualität abzuwickeln imstande ist.“ (PFB, S. 608)

Der Beklagte ist also der Auffassung, dass bereits im Jahr 2020 bei der unterstellten Flugbewegungszahl von 701.000 Abstriche von Qualitätsanforderungen gemacht werden. Er schlussfolgert hieraus,

„... dass der Zuschnitt der flugbetrieblichen Erweiterungsmaßnahmen gleichsam das Minimum des zur Erfüllung des gerechtfertigten Planungsziels der Vorhabensträgerin Erforderliche verkörpert.“

Weiter stellt er dann fest:

„Weiter gehende Abstriche im Hinblick auf die Qualität der Verkehrsleistung (rechnerische mittlere Verzögerung) können der Vorhabensträgerin über das ohnehin schon von dieser in Kauf genommene Maß hinaus nicht abverlangt werden.“

Der Beklagte beschreibt hier eine in sich widersprüchliche Position. Der Flughafen soll ausgebaut werden. Im ausgebauten Zustand soll er eine bestimmte Funktion haben. Diese Funktion wird an dem Kriterium „rechnerische mittlere Verzögerung“ gemessen. Bei der Analyse der Gesamtfunktionalität hat sich herausgestellt, dass mit der Planung dieses Kriterium gerade noch eingehalten werden kann. Offensichtlich kann das erwünschte Ziel „Stärkung der Drehkreuzfunktion“ nur mit Abstrichen bei einer Flugbewegungszahl von 701.000 erreicht werden. Kommt es zu einem stärkeren Aufkommen wird sich die „rechnerische mittlere Verzögerung“ verschlechtern und damit auch die Qualität der Verkehrsleistung.

Dies bedeutet wiederum, dass die hier zugrunde gelegte Qualität der Verkehrsleistung spätestens mit der Überschreitung von 701 000 Flugbewegungen nicht mehr gewährleistet werden kann. Bereits zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses stand fest, dass es langfristig zu einer weiteren Steigerung des Luftverkehrs am Frankfurter Flughafen kommen wird. Die Überschreitung von 701 000 Flugbewegungen kann bei Eintreten bestimmter Entwicklungen bereits früher als 2020 eintreten. Sie wird jedoch – selbst nach vorsichtiger Schätzung von Intraplan – im Jahr 2025 bei 745 000 Flugbewegungen liegen.

Der Beklagte koppelt hier das Planungsziel unzulässigerweise mit dem Prognosehorizont. Ein Planungsziel, welches der Planrechtfertigung bzw. zum Beleg für die Gemeinwohlbelange dient, welches letztendlich auch Enteignungen und erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten dienen soll, darf jedoch nicht ein kurzfristiges zu befriedigendes öffentliches Interesse sein. Vielmehr können nur langfristige öffentliche Interessen solche gravierenden Grundrechte bzw. europäisches Recht überwinden.

Widersprüchlich ist demnach auch der Ausschluss der Atlanta-Variante. Beim Ausschluss der Atlanta-Variante (PFB, Seite 735) solle man sich nicht etwa an dem Vier-Minuten-Kriterium orientieren. Die Atlanta-Variante wird ausgeschlossen, weil dort eine über die prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen mögliche Kapazität ermittelt worden ist. Es wird dann auf Seite 736 vom Beklagten ausgeführt, dass davon auszugehen sei, dass dann, wenn man von dem Vier-Minuten-Kriterium abrückt, eine höhere Kapazität mit der Atlanta-Variante abgewickelt werden könne. Die Herangehensweise des Beklagten, dass das Vier-Minuten-Kriterium einmal dafür herhalten muss, um eine Variante auszuschließen, die nach seiner Ansicht zu einer "Vorratsplanung" führen würde, und auf der anderen Seite genau dieses Kriterium heranzieht, um ein Planungsziel zu definieren, ist in sich widersprüchlich und führt im Ergebnis zu einer willkürlichen Entscheidung.

Festzuhalten bleibt, dass nach den selbst von der Beigeladenen definierten Qualitätsanforderungen an den Ausbau die planfestgestellte Variante diesem Kriterium nicht mehr genügt. Die sich dann aufdrängende Alternative der Atlanta-Variante wird hingegen unter Aufgabe dieses Qualitätsmerkmals ausgeschlossen.

9.5 Hub-Funktion geht nicht verloren

Zentrale Argumentation für den Beklagten ist, dass dann, wenn der Ausbau nicht kommt, die Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens verloren gehen würde (S. 498f. PFB). Er wirft das Bild an die Wand, dass der Frankfurter Flughafen zu einem Regionalflughafen degradieren würde. Wenn dem so wäre, würde dies der Verkehrsfunktion des Flughafens als internationales Drehkreuz nicht mehr gerecht. Dass ein öffentliches Interesse am Erhalt des internationalen Drehkreuzes besteht, ist durchaus nachvollziehbar. Der Beklagte führt im Planfeststellungsbeschluss aus, dass es derzeit erhebliche Engpässe auf dem Frankfurter Flughafen gibt, die es ausschließen, dass dieser Flughafen seine zentrale Rolle als eines der wichtigsten europäischen Drehkreuze im globalen Luftverkehr, von dem die Luftverkehrs-anbindung Deutschlands und angrenzender Staaten im besonderen Maße profitieren, ohne die Vorhabensrealisierung weiterhin wird wahrnehmen können. Die Feststellung, dass bei Unterbleiben eines Ausbaus die Position des Flughafens Frankfurt/Main im Wettbewerb der Luftverkehrsdrehkreuze und damit auch seiner Hub-Funktion geschwächt werde, was sich unmittelbar im Angebot der mittels Direktflug von diesem Flughafen aus erreichbaren Ziele und mithin der Anbin-

dungsqualität der Flughafenregion niederschlagen würde, entbehrt einer methodischen Herleitung und ist aufgrund der tatsächlichen Entwicklung nicht haltbar.

Dem sog. Planungsnullfall liegen grundsätzliche Annahmen zugrunde, die gesetzt, aber fachlich nicht hergeleitet worden sind. Das im Auftrag der Initiative Zukunft-Rhein-Main erstellte Gutachten von Romberg gelangt zu dem Ergebnis, dass es für „diese düstere Darstellung der Auswirkungen“ keinen Beweis und kein konkretes Modell gebe. Es sei aus den Ausführungen in den Gutachten nicht ersichtlich, welche Strecken konkret verloren gehen oder welche Verkehrsbeziehungen wohin verlagert werden. Warum und wie also das „Drehkreuz verloren geht“, werde nicht klar (Seite 15).

Die Behauptung des Beklagten, dass der Flughafen, wenn er nicht ausgebaut würde, einen erheblichen Teil seiner Hub-Funktion einbüßen würde, ist durch keinerlei gutachterliche Einschätzung belegt und entbehrt jeglicher fachlicher Herleitung. Selbst Herr Amann (Fraport AG) musste im Erörterungstermin zugeben, dass die ursprünglich im Raumordnungsverfahren behauptete These, dass die Hub-Funktion verloren ginge, falsch war. Wenn der Beklagte nun im Planfeststellungsbeschluss zur Begründung der öffentlichen Interessen eben wieder die These des Verlustes der Hub-Funktion anführt, reicht dies als Beleg nicht aus. Trotz ausreichender Anhaltspunkte, die von Einwenderseite vorgetragen worden sind, wird diese Behauptung der Beigeladenen nun als zentrales Argument angeführt. Soweit aus der Akteneinsicht bislang erkennbar war, hat sich der Beklagte zu keinem Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens um Aufklärung bemüht, ob diese Prämisse zum Ausbau tragfähig ist. Hierin ist ein Ermittlungsausfall zu erkennen.

Die Realität belegt, dass trotz der von der Beigeladenen seit mehreren Jahren propagierten Engpasssituation erkennbar ist, dass die Hub-Funktion immer weiter ausgebaut wird. Die „Anbindungsqualität“ des Frankfurter Flughafens ist trotz dieser propagierten Engpasssituation auf über 300 Destinationen gestiegen und der Transferanteil sogar leicht gestiegen. Ein Funktionswandel ist nicht erkennbar. Im Gegenteil, die Zahl der Passagiere im Interkontinentalverkehr konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden. So habe das Interkontinentalaufkommen seit 2002 von 17,132 Mio. bis 2006 auf 20,567 Mio. Passagiere pro Jahr zugenommen.

Romberg führt in seinem Gutachten aus, dass eine Entwicklung der schrittweisen Aufgabe des Hubs tatsächlich nicht vorstellbar sei. Bevor etwa Lufthansa einen Interkont-Flug nicht aufnehmen würde, würden andere schwächere Flüge, die es in Frankfurt reichlich gibt, geopfert werden. So sei nicht zu erwarten, dass man nicht bereit wäre, einen täglichen Flug nach Dortmund, Paderborn oder Hof/Plauen zu „opfern“, um eine Langstreckenverbindung zu etablieren (Seite 16 des Gutachtens). Die angeführten Szenarien seien, jedenfalls soweit Lufthansa betroffen ist, realitätsfern (Seite 19 des Gutachtens). Lufthansa hat im letzten Jahr zwei weitere Flugziele ab Frankfurt aufgenommen: Die neue Strecke Frankfurt – Seattle wird ab dem 30. März 2008 bedient. Ebenfalls ab Frankfurt startet die Lufthansa in Richtung Calgary ab dem 14. April 2008.

Keine Airline hat ein Interesse daran, bestehende Verbindungen in Frankfurt aufzugeben. Der Beklagte hätte darlegen müssen, welche Flüge wohin abwandern, wenn er auf behauptet, dass sich der Nichtausbau unmittelbar im Angebot der mittels Direktflug von diesem Flughafen aus erreichbaren Ziele und mithin in der Anbindungsqualität der Flughafenregion niederschlagen würde (siehe auch S. 537 PFB).

9.6 Prüfung der Nullvariante

Die Prüfung, ob ein Ausbau unterbleiben kann und durch verschiedenartige andere Konzepte das Verkehrsbedürfnis befriedigt werden kann, ist unzureichend. Die Nullvariante wird mit den Argumenten abgelehnt, dass die durch Binnenoptimierung zu erreichende Flugbewegungszahl bei Weitem nicht die Kapazität bringen würde, die ausreichen würde, um die für den Planungsfall bis zum Jahre 2020 prognostizierten Luftverkehrsbewegungen aufzunehmen. Das derzeitige Bahnsystem ermögliche nur eine geringe Steigerung der Flugbewegungszahlen gegenüber dem Ist-Zustand. Hierdurch werde das Planungsziel vollständig verfehlt.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung der Nulloption im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung die Nullvariante, also die Binnenoptimierung, nicht ausreichend geprüft. Die von der Beigeladenen für den sog. Planungsnullfall angegebenen 520.000 Flugbewegungen sind eine gesetzte Zahl. Während bis zum Jahr 2007 die Beigeladene den Planungsnullfall bis dahin mit 500.000 Flugbewegungen angegeben hat, konnte aus den im Jahre 2007 vorge-

legten Planfeststellungsunterlagen plötzlich und unerwartet die Flugbewegungszahl von 520.000 als Planungsnullfall angenommen werden. Eine belastbare Aussage darüber, wie hier Flugbewegungszahlen realistischerweise auf dem bestehenden Bahnsystem abgewickelt werden können, hat die Beigeladene zu keinem Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt und der Beklagte hat es versäumt, diese von der Beigeladenen zu fordern. Demgegenüber wurde im Erörterungstermin von Einwanderseite ein Gutachten vorgelegt, in dem durch eine Simulation nachgewiesen werden konnte, dass bis zu 570.000 Flugbewegungen auf dem bestehenden Bahnsystem möglich sind (Heldmaier/Wolf, S. 22ff.).

Legt man diese Anzahl von Flugbewegungen zugrunde, kommt man dem Planungsziel (701 000 Passagiere) der Beigeladenen schon wesentlich näher.

Rechnet man dann noch um, wie viel Passagiere und Luftfracht durch die Anzahl von 570.000 Flugbewegungen bei von der Vorhabensträgerin unterstelltem Flottenmix abgewickelt werden können, erscheint ein Absehen von einer neuen Landebahn nicht mehr unverhältnismäßig. Wie aus dem Gutachten von RegioConsult zum unterstellten Flottenmix für die Ausbauplanung hervorgeht, können bei dem unterstellten Flottenmix im Jahr 2020 im Ausbaufall 100 Mio. oder noch mehr Passagiere befördert werden (RegioCosult, „Flottenmix-Gutachten“, S. 23).

Die in G8 prognostizierten 88,2 Mio Passagiere im Jahr 2020 könnten daher mit dem von der Beigeladenen unterstellten Flottenmix und den möglichen 570 000 Flugbewegungen im Jahr 2020 abgewickelt werden. Ein Bedarf würde nach diesen Berechnungen für eine neue Landebahn nicht bestehen.

Aus der bisherigen Akteneinsicht, die die Unterzeichnerin im Rahmen von Ansprüchen aus dem Umweltinformationsgesetz vorgenommen hat, ist nicht erkennbar, dass der Beklagte die Beigeladene aufgefordert hätte eine Simulation bezüglich des bestehenden Bahnsystems vorzulegen. Ein substantiiertes Bestreiten der möglichen Kapazität von 570 000 Flugbewegungen ist bislang weder vom Beklagten noch von der Beigeladenen erfolgt. Demgegenüber konnte durch die aufwändig durchgeführte Simulation der ZRM nachgewiesen werden, dass auf dem bestehenden Bahnsystem unter den im Gutachten der ZRM genannten Bedingungen 570 000 Flugbewegungen durchgeführt werden können.

9.7 Zentrale Lage des Flughafens als öffentliches Interesse?

Wenn der Beklagte ausführt, dass sich gerade aus der zentralen geografischen Lage sowie der weit überdurchschnittlichen Anbindung des Flughafens an schnelle Landverkehrsverbindungen in die verschiedensten Richtungen die besondere Eignung des Flughafens als Drehkreuz und Verkehrsknotenpunktes ergebe, müsste er an dieser Stelle gleichzeitig die enorme Belastung, die gerade aus diesem Standort für den Ballungsraum Rhein-Main resultiert, benennen. Der Beklagte hätte sich mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob sich die besondere Eignung des Flughafens als Drehkreuz wirklich an der überdurchschnittlichen Anbindung des Flughafens festmachen lässt oder nicht vielmehr der Standort im Ballungsraum gerade die Funktion als Drehkreuz ausschließe.

Das Abstellen des Beklagten auf die gute Verkehrsanbindung verkennt, dass die räumlichen Grenzen des bestehenden Flughafens unmittelbar an sehr wertvolle ökologische Waldbestände anschließen, die unter mehrfachem nationalem und europäischem Schutz stehen. Die besondere Lage des bestehenden Frankfurter Flughafens ist darüber hinaus dadurch gekennzeichnet, dass er mitten in einem Ballungsraum mit einer Vielzahl an Gemeinden und einer Wohnbevölkerung, die bereits erheblich durch Fluglärm belastet ist, liegt. An einem solchen Standort die besondere Geeignetheit zum Ausbau des Flughafens hervorzuheben, erscheint auch im Hinblick auf die hiermit verbundenen Sicherheitsrisiken, insbesondere das Vogelschlagrisiko, welches mit der geplanten Landebahn einhergeht, fehlerhaft. Schon heute ist die angeblich gute verkehrliche Anbindung des Flughafens häufig überlastet, was anhand der täglichen Verkehrsnachrichten anschaulich belegbar ist.

9.8 Arbeitsplatzeffekte und Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft

Der Beklagte nimmt weiterhin für den Beleg, dass öffentliche Interessen am Ausbau höher zu gewichten seien, als die Grundrechtsbeeinträchtigungen und Grundrechtsverletzungen der Kläger an, dass der Ausbau des Flughafens zur Schaffung zahlreicher weiterer direkter Arbeitsplätze auf dem Flughafen und indirekt davon abhängiger bzw. dadurch induzierter Beschäftigungsverhältnisse führen wird und durch katalytische Effekte weitere positive Auswirkungen auf Beschäftigung und

Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebietes und der angrenzenden Räume haben wird. Die vom Beklagten unterstellten positiven Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebietes und der positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung wurden unzureichend ermittelt und bewertet.

Die hierzu im Planfeststellungsbeschluss ab den Seiten 514 ff. getroffenen Feststellungen wurden rechtsfehlerhaft ermittelt und sind daher als Grundlage für die Rechtfertigung der öffentlichen Interessen, die für das Vorhaben streiten sollen, nicht geeignet. Insbesondere die Feststellung auf Seite 517 des Planfeststellungsbeschlusses, dass es keine Zweifel daran gebe, dass die von der Beigeladenen im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Gutachten methodengerecht erarbeitet worden seien und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf Beschäftigung und Einkommen zumindest ihrer Größenordnung nach realistisch abbilden würden, muss zurückgewiesen werden. Bereits die Anhörungsbehörde kam nach Durchführung des Erörterungstermins im Anhörungsbericht auf Seite 194 zu der Bewertung, dass die vorgelegten Gutachten G19.1 und G19.2 einige, zum Teil auch von der Beigeladenen eingeräumte, methodische Mängel aufweise. U. a. fehlen Daten zur Grundgesamtheit aller Unternehmen am Flughafen Frankfurt Main, auch bleibt die Behandlung der "Missing Values" hinter üblichen Standards zurück. Die dem Vorhaben von dem Beklagten unterstellten positiven Arbeitsplatzentwicklungen sind unrealistisch und werden bestritten.

Mit dem in G19.1 und G19.2 gewählten Vorgehen ist der Planfeststellungsbehörde ein Bild von der Vorteilhaftigkeit des Flughafenausbaus vermittelt worden, das nicht durch wissenschaftlich abgesicherte Verfahren zustande gekommen ist (vgl. hierzu: Dokumentation zum Konsensusworkshop zur Evaluation der Gutachten im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens, Thießen; Cernavin, Führ, Kaltenbach (Hrsg.), 2007).

Im Fall von G19.1 stellt die Input-Output-Methode in Verbindung mit Befragungen zur Eingangsdatenbeschaffung nicht diejenige Methode dar, welche die eigentlich interessierenden Effekte, wie Gesamteinkommen und Gesamtbeschäftigung, ohne Gefahr gravierender Fehlschlüsse am geeignetsten prognostizieren kann. Andere Methoden sind verfügbar, aber nicht benutzt worden. Die Gutachter haben die Zwecke des Gutachtens nicht thematisiert und die Methode daher nicht auf die Zwecke hin ausgewählt.

Im Fall von G 19.2 gibt es sowohl erhebliche Methoden- wie Datenfehler. Es wurden leicht verfügbare Daten nicht in die Untersuchung einbezogen, was zu grob fehlerhaften Ergebnissen geführt hat. In Bezug auf die benutzten Daten ist die Methode der Regressionsanalyse nicht anwendbar. Dies hätte leicht mit üblichen statistischen Testverfahren ermittelt werden können, was unterblieb. Die fehlende Anwendbarkeit der Regressionsmethode wurde dadurch nicht erkannt und Fehlschlüsse gezogen.

Im Fall von G19.1 sind für die Prognose erhebliche Umstände nicht beachtet worden. Zu nennen ist die mangelnde Einbeziehung der Planungen bei den anderen deutschen Flughäfen in die Frankfurter Prognose. Im Fall von G19.2 wurde nicht beachtet, dass sich mit der verwendeten Methodik keine Kausalitäten testen lassen. Die häufig wiederholte Behauptung, es seien Kausalitäten nachgewiesen worden, entbehrt der methodischen Grundlage. Entgegen der Darstellung des Beklagten auf Seite 515 des Planfeststellungsbeschlusses kommt es bei der Darlegung, ob zwingende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben herangezogen werden können, entscheidend darauf an, ob die zugrunde liegenden Prognosen methodisch fehlerfrei erstellt worden sind und die Ergebnisse zur Rechtfertigung herangezogen werden dürfen. Der Beklagte geht fehlerhaft davon aus, dass Kausalzusammenhänge nachgewiesen worden seien, aus denen sich nachvollziehbar ergibt, dass die Vorhabensverwirklichung dem im öffentlichen Interesse stehenden Ziel einer Erhaltung und Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft diene. Leicht verfügbare Indizien, denen zufolge Kausalitäten anders verlaufen als behauptet, wurden nicht beachtet. Die notwendigen Tests auf Richtung der Kausalitäten wurden nicht angewandt. Der Versuch in G19.2, die wirtschaftliche Entwicklung der Region ausschließlich auf den Faktor Luftverkehr zurückzuführen, wie dies in den verwendeten Regressionsgleichungen zum Ausdruck kommt, ist wissenschaftlich unhaltbar.

Im Fall von G19.1 wurde die Input-Output-Analyse nicht sachgerecht angewendet, weil die angenommene Stabilität der in der Input-Output-Rechnung implizit enthaltenen Strukturen nicht gewährleistet ist, keine vollständigen Kreislauf- (inkl. Vorleistungs-)wirkungen untersucht wurden und die zur Prognose notwendigen Daten aus einer einseitigen Befragung stammen, die kein unverzerrtes Bild auf die Gesamtheit ermöglicht. Im Fall von G19.2 erfolgte eine grob fehlerhafte Anwendung der Regressionsmethode gegen alle Regeln, die auch in einfachen Lehrbüchern zu finden sind.

Die in der Input-Output-Analyse implizit enthaltene Prognose, dass Einkommen und Beschäftigung in Deutschland proportional mit den vom Flughafen Frankfurt getätigten Ausgaben steigen, ist in G19.1 nicht einleuchtend begründet. Im Fall von G 19.2 wurden willkürlich räumliche Abgrenzungen vorgenommen und wichtige Regionen (München, wachstumsstarke Regionen ohne Flughäfen) nicht in die Betrachtung einbezogen.

Die mit den Prognosen verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen ist weder im Fall von 19.1 noch im Fall von 19.2 in einem Maße dargestellt worden, wie es die Probleme der Untersuchungsmethode erfordert hätten.

Dem Beklagten ist weiterhin vorzuwerfen, dass er versäumt hat, der Vorhabens-trägerin aufzugeben, auch die negativen Effekte, die durch den Flughafenausbau hervorgerufen werden, zu ermitteln und zu bewerten. Der Beklagte setzt sich im Planfeststellungsbeschluss mit diesen negativen Folgen, die dadurch bedingt sind, dass es zu einer weiteren Fluglärmszunahme kommen wird und hierdurch die Lebensqualität der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet und damit letztendlich auch die Attraktivität von Leben und Arbeiten im Ballungsraum sinken wird, in dem gesamten Planfeststellungsbeschluss nicht auseinander. Wenn der Beklagte zur Begründung der öffentlichen Interessen die positiven Auswirkungen für die Region heranzieht, dann müssen die negativen Effekte, die durch einen solchen Flughafenausbau bewirkt werden, diesen vermeintlichen positiven Effekten gegenübergestellt werden.

9.9 Keine öffentlichen Interessen aus übergeordneten Planungsentscheidungen

Als weiterer Beleg für die öffentlichen Interessen wird auf Seite 1718 des Planfeststellungsbeschlusses auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung verwiesen. Ein solches existiert nicht!!! Es liegt lediglich ein „Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung in der Fassung vom 30.08.2000 nach Ressortabstimmung“ vor. Bis heute ist die Bundesregierung noch nicht über das Entwurfsstadium hinausgekommen. Ein Gesamtplan, ähnlich wie der Bundesverkehrswegeplan, liegt für Flughafenstandorte nicht vor. Der Beklagte nimmt daher fehlerhaft auf ein Papier Bezug, das die öffentlichen Interessen an einem Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht zu begründen vermag.

Des Weiteren werden die öffentlichen Interessen am Ausbau des Flughafens auf Seite 1718 mit den raumordnerischen Festlegungen begründet. Die Rechtsverordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 (GVBl. I, S. 406) ist rechtsfehlerhaft und daher unwirksam.

9.10 Luftverkehrsprognose nicht geeignet, um öffentliche Interessen am Ausbau zu begründen

Der Beklagte übernimmt die Ergebnisse des grundlegenden Gutachtens zu G8 von Intraplan. Zwar wurden in dem qualitätssichernden Gutachten die Ergebnisse für plausibel erklärt, jedoch hätte für die Begründung eines Bedarfs, welcher als öffentlicher Belang gewichtet werden soll, eine andere Methodik angewandt werden müssen (vgl. hierzu: Führ, Landtagsanhörung Wortprotokoll vom 13.02.2007, S. 31ff.; siehe auch Wortprotokoll EÖT). Die Szenarientechnik, in der unterschiedliche Annahmen den Szenarien zugrunde gelegt werden, ist die geeignetere Prognosetechnik, um belastbare und für die Abwägung rechtlich relevante Grundlagen zu erhalten.

Die Übernahme der Annahmen des G8 durch den Beklagten ist fehlerhaft. Dies wird durch mehrere sachverständige Aussagen, die sowohl im Laufe des Planfeststellungsverfahrens als auch im Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplanes dem Beklagten vorgelegt worden sind, belegt. Eine grundsätzliche Methodenkritik bzgl. der Intraplan-Gutachten, findet sich u.a. auch in dem Gutachten von Thießen zu den wirtschaftlichen Effekten des Flughafens Kassel-Calden. Diese Methodenkritik ist auf alle Intraplan-Gutachten anwendbar. Das Gutachten liegt dem Senat im Rahmen der gerichtlichen Auseinandersetzung zum Flugplatz Kassel-Calden vor. Thießen bezieht sich hierbei auch auf die gutachterlichen Aussagen von dem Gutachterbüro RegioCosult (vgl. Thießen, S. 7). RegioCosult hatte im Auftrag der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) das Gutachten G8 neu überprüft (siehe oben). Das Gutachten wurde dem Beklagten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt. Thießen bestätigt die dort gefundenen Ergebnisse: Das Modell weise in seiner Komplexität Probleme bei der Prognose auf. So seien die landseitigen Alternativen nicht vollständig erfasst und die Flüge im innerdeutschen Verkehr unzureichend abgebildet. Die Elastizitäten (andere Modalwahl) würden unterschätzt. RegioCosult gelange zu dem Ergebnis, dass die Methode von Intraplan generell „zu einer massiven Überschätzung der Nachfrage“ führe.

Dies seien modellimmanente Probleme, die zur Kenntnis genommen werden müssten.

Problematisch sei vor allem die mangelnde Transparenz und die fehlende Nachprüfbarkeit der Annahmen, der Bewertungen und letztendlich der Ergebnisse. Zwar wurden von dem qualitätssichernden Gutachten der Technischen Universität Hamburg Harburg (TUHH) die Ergebnisse für plausibel erachtet. Allerdings kann dieses Ergebnis nur sehr eingeschränkt für eine Bewertung im Planfeststellungsbeschluss herangezogen werden, denn letztendlich kommt auch die TUHH in der zusammenfassenden Einschätzung der Prognosebasis auf S. 16 des Gutachtens zu folgenden Feststellungen:

„Im Gutachten G8 wurden jedoch keinerlei Informationen zur Güte der verwendeten Quelle-Ziel-Matrix, d.h. dem Übereinstimmungsgrad der Matrix mit der Realität und den hierfür verwendeten Prüfmethode dokumentiert. Eine externe Einschätzung oder Beurteilung der Qualität der Matrix ist somit nicht einmal ansatzweise möglich. Auch bei Berücksichtigung der durchaus legitimen Geschäftsinteressen von Intraplan, die einer vollständigen Veröffentlichung der unter Einsatz auch eigener finanzieller Mittel erarbeiteten Matrizen entgegenstehen, ist ein größeres Maß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit sowohl erreichbar als auch notwendig. Neben der Darstellung der Prüfmethode, sollte dies mit entsprechend zusammengefassten Kennwerten, wie bspw. Das Bestimmtheitsmaß der Matrixverflechtungen mit Zählwerten oder aber die Gegenüberstellung von Ist-Werten und Modellwerten an Screenlines zwischen größeren Raumeinheiten realisierbar sein.“

In der abschließenden Bemerkung des TUHH Gutachtens auf S. 74 werden die wesentlichen Kritikpunkte zusammengefasst: Mangelnde Transparenz, Überprüfung auf mögliche weitere erklärende Variablen und Sensitivitätsrechnungen.

Vom Beklagten werden „erhöhte prognostische Unsicherheiten“ auf S. 505 des PFB zugestanden. Die vom Beklagten von Intraplan geforderte Sensitivitätsrechnung bestätigt geradezu die grundsätzliche Kritik, dass das Modell die Nachfrage überzeichnet. Die Sensitivitätsrechnung zeigt, dass eine realistische Annahme des BIP-Wachstums von durchschnittlich 1,5 statt 2% die Passagiernachfrage ganz erheblich reduziert (von 88,3 auf 77,3 in 2020). Ähnliches gilt bei sehr geringem Anstieg der Luftverkehrspreise. Bei der Sensitivitätsrechnung wurde versäumt, die Nachfrageauswirkungen von höheren Steigerungen der Luftverkehrspreise im Zusammenwirken mit den niedrigeren BIP-Wachstumsraten als möglichen Entwicklungspfad zu ermitteln. Dass die Annahme real konstanter Preise mehr als unrea-

listisch ist, wurde bereits mit der Vorlage des Gutachtens von RegioConsult zu G8neu belegt und wird durch die aktuelle Preisentwicklung eindrucksvoll bestätigt. Auch das im Auftrag der ZRM vergebene Gutachten zur aktuellen Entwicklung der Luftverkehrspreise belegt eindrucksvoll, dass die Annahmen von Intraplan haltlos sind (RegioConsult, „Luftverkehrspreise“, S. 17, S. 19).

Der Vergleich der Flugpreisentwicklung über alle Segmente von 2004 – dem Prognose-Basisjahr – bis 2007 zeigt, dass in diesem kurzen Zeitraum erhebliche Preissteigerungen zu verzeichnen sind (von 114,5 % auf 127,7 %). Besonders stark haben sich die Preise im Deutschlandverkehr (von 109,6 % auf 141,3 %) erhöht. Aber auch im Verkehr zwischen Deutschland und Europa und im Interkontinentalverkehr sind deutliche Steigerungen erkennbar. In keinem der untersuchten Segmente ist auch nur annähernd eine Konstanz der Preise erkennbar. Die Annahme von real konstanten Luftverkehrspreisen vor dem Hintergrund der Ölpreisentwicklung ist völlig unrealistisch (RegioConsult, S. 9ff.). Weitere Einflussfaktoren (wie z.B. Sicherheitsgebühren, Emissionshandel) würden zu einer Erhöhung der Luftverkehrspreise und damit senkend auf die Nachfrage wirken (RegioConsult, S. 14ff.). Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Luftverkehrspreise um ca. 50% höher liegen könnten als dies der Intraplan-Prognose zugrunde gelegt worden ist (RegioConsult, S. 19)

Im Gegensatz zur Behauptung des Beklagten (S. 507, 510 PFB) wurde die auch von der TUHH oben zitierte fehlende Transparenz der Prognosemethodik nicht durch das Schreiben der Beigeladenen vom 23.05.2007 behoben. Nicht offen gelegt wurden die Quell-Ziel-Matrizen mit Flugbewegungs- und Passagierzahlen sowie die der Prognose zugrundeliegenden Flottenmixannahmen, so dass eine Überprüfung der Prognose nach wie vor nicht möglich ist (vgl. hierzu: RegioConsult zu G8neu).

Der Beklagte hat es versäumt, die prognostizierten Zahlen mit der realen Entwicklung abzugleichen. Auf Seite 510 des PFB kommt er zu der fehlerhaften Bewertung, dass hinreichend erwiesen sei, dass die tatsächliche Luftverkehrsentwicklung nicht hinter der vom Gutachter prognostizierten Verkehrsnachfrage zurückbleiben werde. Dabei stimmen grundsätzliche Eingangsparameter schon heute nicht mehr. In G8neu wurde das prognostizierte Durchschnittswachstum von 2,2% (2004/2005) bzw. 2,9% (2005/2010) in den ersten drei Prognosejahren (bis 2007) ganz offensichtlich verfehlt. Von 2004 bis 2007 betrug das durchschnittliche jährli-

che Passagierwachstum knapp 2%. Sollte sich dieses Durchschnittswachstum bis 2010 fortsetzen, fehlen bis zu diesem Zeitpunkt bereits 3,2 Mio Passagiere oder 8,5 % des zwischen 2004 und 2020 im Planungsfall angegebenen Gesamtzuwachses von 37,5 Mio. Passagieren. Auch Thießen (Gutachten zu Kassel/Calden, S. 9/10) kommt zu dem Ergebnis, dass Intraplan das Wachstum am Frankfurter Flughafen um das 5-fache überschätzt habe.

10. Verstoß gegen naturschutzrechtliche- und forstrechtliche Regelungen

Der Planfeststellungsbeschluss ist aufgrund von Verstößen gegen das Naturschutzrecht rechtswidrig. Insbesondere wird der Verstoß gegen § 34 HENatG, Art. 6 FFH-RL sowie den artenschutzrechtlichen Regelungen des § 42 BNatSchG, Art. 5, 9 VS-RL und Art. 12, 16 FFH-RL geltend gemacht.

10.1 Rügebefugnis der Kläger

Die Kläger sind berechtigt, die Verstöße gegen naturschutzrechtliche Vorschriften des Gemeinschaftsrechts - hier der RL 92/43/EWG sowie der RL 79/409/EWG - im vorliegenden Verfahren geltend zu machen. Dies ergibt sich aufgrund zweier alternativer Rechtsgrundlagen.

Zunächst ergibt sich aus der Rechtsprechung des EuGH, dass ein Kläger, der aus anderen Gründen berechtigt ist, einen Planfeststellungsbeschluss gerichtlich anzugreifen, auch dazu berechtigt ist, eine materiell-rechtliche Überprüfung von Verstößen des Gemeinschaftsrechts vornehmen zu lassen. Anknüpfungspunkte hierzu finden sich in den Schlussanträgen der Generalanwältin Kokott in der Rechtsache C-127/02 vom 29.01.2004, Rn 138 ff. Unter Rn 141 heißt es hierzu:

"Hinsichtlich der abwehrrechtlichen Dimension ergibt sich die Möglichkeit der Berufung aus dem abzuwehrenden (gemeinschaftswidrigen) Eingriff. Bestehen nach innerstaatlichem Recht Rechtsschutzmöglichkeiten gegen diesen Eingriff, so sind in deren Rahmen alle relevanten unmittelbar anwendbaren Richtlinienbestimmungen zu beachten. In dieser Dimension kann der Einzelne sich daher auf Artikel 6 Absätze 2 und 3 der Habitatrichtlinie berufen, wenn ihm Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die Maßnahmen eröffnet sind, die gegen die genannten Bestimmungen verstoßen."

Das Bundesverwaltungsgericht, das sich mit dieser Konstellation im Rahmen einer Klage gegen Planfeststellungsbeschluss für teilweise Verfüllung des Mühlenberger Lochs zur Fertigung des A380 in Hamburg-Finkenwerder konfrontiert sah, konnte die rechtliche Auseinandersetzung noch offen lassen, da die Klage aus anderen Gründen erfolglos blieb, BVerwG, Urteil vom 26.04.2007 - 4 C 12/05 - Rn 32 (juris). Im Ergebnis ergibt sich aber aus dem bezeichneten Schlussantrag vom 29.01.2004 in der Rechtssache C-127/02 des EuGH, dass bei der Eröffnung des Klageweges und dem Vorliegen der Klagebefugnis aus anderen Gründen, die Prüfung der gemeinschaftsrechtskonformen Anwendung naturschutzrechtlicher Vorschriften unabhängig einer diesbezüglichen Klagebefugnis gleichwohl auch Gegenstand der materiellen Rechtskontrolle sein muss.

Darüber hinaus gewährt aber auch die RL 2003/35/EG den Klägern als Teil der von der Richtlinie angesprochenen Öffentlichkeit eine objektive Rechtskontrolle des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf die Verletzung objektiver Rechtsvorschriften des Naturschutzrechts der Europäischen Gemeinschaft herbeizuführen.

Allerdings ist dem nationalen Gesetzgeber bei der Umsetzung der RL 2003/35/EG insofern ein gravierender Fehler unterlaufen, als er die Rüge von Verstößen gegen materielles Umweltrecht nur anerkannten Vereinigungen im Sinne des § 3 UmwRG erlaubt, vgl. § 2 Abs.1 UmwRG. Eine derartige Verkürzung des Rechtsschutzes steht jedoch nicht im Einklang mit Art. 3 Nr. 7 RL 2003/35/EG. Hiernach müssen Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die eine ausreichendes Interesse oder alternativ eine Rechtsverletzung geltend machen, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht haben, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen anzufechten, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie über die Öffentlichkeitsbeteiligung gelten.

Daraus ergibt sich zusätzlich ein zweiter gravierende Fehler bei der Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie, die Beschränkung des Rechtskontrolle auf subjektive Rechte, vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG. Nach den Vorgaben des Art. 3 Nr. 7 RL 2003/35/EG geht es nicht um eine eingeschränkte Rechtskontrolle der Gewährleistung subjektiver öffentlicher Rechte, sondern um eine umfassende objektive Rechtskontrolle, also einschließlich der Beachtung naturschutzrechtlicher Vorschriften des Gemeinschaftsrechts.

Da mithin eine erheblich mangelhafte Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie in nationales Recht vorliegt, ist in Anwendung der ständigen Rechtsprechung des EuGH von einer unmittelbaren Anwendbarkeit der Vorschriften der RL 2003/35/EG auszugehen, vgl. hierzu auch den Erlass des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz vom 30.09.2005. Denn einerseits besteht kein Gestaltungsspielraum für die Mitgliedstaaten hinsichtlich der materiell-rechtlichen Anforderungen. Andererseits enthält die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie unbedingte und hinreichend genaue Regelungen.

Mithin kommt es wegen der mangelhaften Umsetzung der Richtlinie auch nicht auf die Übergangsvorschriften des § 5 UmwRG an. Vielmehr ist die Richtlinie 2003/35/EG in diesem Verfahren unmittelbar und vorbehaltlos anwendbar. Dem Kläger steht damit auch aus diesem Grunde ein Klage- und Rügerecht zu.

10.2 Rechtsverstöße gegen das Rechtsregime zum Schutz von Natura-2000-Gebieten im Hinblick auf unbehandelte Beeinträchtigungen durch Immissionen

Trotz einer ausbaubedingten massiven Lärm- und Schadstoffzunahme in den Gebieten, die an den Flughafen grenzen, kommt der Beklagte bei allen FFH-Gebieten („Kelsterbacher Wald“, „Schwanheimer Wald“, „Mark- und Gundwald“, „Heidelandschaft“, „Mönchbruch“) und Vogelschutzgebieten („Untermainschleusen“, „Mönchbruch“) zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der in den FFH- und VS-Gebieten vorkommenden Lebensraumtypen und Arten mit Gewissheit ausgeschlossen werden können.

Dieses schon auf dem ersten Blick befremdliche Ergebnis ist fachlich nicht zu halten. Schon bei oberflächlicher Betrachtung leuchtet es unmittelbar ein, dass Fluglärmzunahmen um teilweise mehr als 6 dB(A) sowie Verdichtung der Einzelschallereignisse mit Schallpegeln über 65 dB(A) sowie eine Zunahme der NO_x Belastung in den Bereich von bis zu 150-190 µg/m³ nicht ohne Wirkung auf die maßgeblichen Bestandteile der Natura 2000 Gebiete bleiben werden.

Die Prüfung, ob der Beklagte eine erhebliche Beeinträchtigung mit Gewissheit ausschließen durfte, unterliegt der vollen gerichtlichen Kontrolle (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 (9 A 20.05), Rdnr. 38 (nach juris)).

Schon die Vorhabensträgerin hatte im Planfeststellungsverfahren einen enormen argumentativen Aufwand betrieben, um die mittelbaren Auswirkungen des geplanten Vorhabens zu bagatellisieren und zu verschleiern. Der Beklagte verwirft die Argumentation der Beigeladenen in den maßgeblichen Punkten und entwickelt eigene Prognosemodelle. Diese Modelle sind jedoch aus fachlicher Sicht ungeeignet, um mit Gewissheit die Beeinträchtigungen ausschließen zu können.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Grundsatzentscheidung zur Planfeststellung der BAB143 („Westumfahrung-Halle“) die Schwierigkeiten aufgezeigt, die aus fachlicher Sicht bestehen, um mittelbare Auswirkungen auf Vorhaben zu ermitteln und zu bewerten. Jedoch hat das Gericht auch klargestellt, dass Schwierigkeiten und Unklarheiten letztendlich dazu führen, dass nur dann die erheblichen Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden dürfen, wenn die Behörden Gewissheit darüber erlangt haben, dass keine Auswirkungen nachhaltig auf das Gebiet einwirken (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 (9 A 20.05), Rdnr. 41 (nach Juris)).

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich eingehend mit den mittelbaren Auswirkungen durch Lärm (vgl. Urt. v. 17.01.2007, Rdnr. 46ff.) und Schadstoffe (vgl. Urt. v. 17.01.2007, Rdnr. 101 ff.) auseinander gesetzt. Herausgearbeitet wurde in der lehrbuchartig formulierten Entscheidung, dass zwar noch Forschungsbedarf besteht und vorliegende Konventionen bislang nur mit Vorbehalt anzuwenden sind (vgl. Urt. v. 17.01.2007, Rdnr. 46). Zugleich wurden vom Gericht aber wissenschaftliche Arbeiten zitiert und Einschätzungen abgegeben, dass so prognostizierte mittelbare Auswirkungen zur erheblichen Beeinträchtigungen führen können. Zusammenfassend kommt das Gericht zu dem Ergebnis, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraussetze. Es gelte für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung damit der Sache nach eine Beweisregel des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Behörde ein Vorhaben nur dann zulassen darf, wenn sie zuvor Gewissheit erlangt hat, dass sich dieses nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirke. Die zu fordernde Gewissheit liege nur dann vor, wenn aus wissenschaftlicher Sicht keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass solche Auswirkungen nicht auftreten werden (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 - 9 A 20.05 -, Rdnr. 62).

Die Fehler im Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich dieser Wirkungen schlagen auch bezüglich der beiden FFH-Gebiete, bei denen der Beklagte die erhebliche

Beeinträchtigung bejaht insofern durch, als dass die Ausnahmeprüfung infiziert wird und in der Kohärenzplanung die erheblichen Beeinträchtigungen aufgrund von Lärm- und Schadstoffauswirkungen nicht ausgeglichen werden. Daneben hat der Beklagte fehlerhaft die erhebliche Beeinträchtigungen für FFH- und VS-Gebiete verneint, in denen es zwar nicht zu einem unmittelbaren Flächenverlust kommt, jedoch durch Lärm- und Schadstoffbelastungen die erheblichen Beeinträchtigungen nicht mit der notwendigen Gewissheit ausgeschlossen werden können. Bezüglich dieser Gebiete fehlen die Ausnahmeprüfungen sowie die Kohärenz gänzlich. Konsequenzen hat dies auch für die Alternativenprüfung: Durch die erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“ stellt sich die Nordost-Variante als die eindeutig günstigere Variante dar.

Den strengen Anforderungen wird der Beklagte bei der Prüfung der mittelbaren Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe nicht gerecht. Es werden weder die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse der Betrachtung zugrunde gelegt, noch werden die Aussagen der zugrunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse auf den hier zu betrachtenden Sachverhalt fehlerfrei übertragen. Dies führt zur rechtsfehlerhaften Bewertung, dass durch diese mittelbaren Auswirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die betroffenen Natura 2000-Gebiete zu befürchten seien.

10.2.1 Fehlerhafte Nichtberücksichtigung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten durch Lärmimmissionen

Die in Kapitel C III 8.2.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses dargelegte methodische Vorgehensweise bezüglich des Wirkfaktors „Lärm“ ist nicht geeignet, um die Auswirkungen der ausbaubedingten Lärmzunahmen (Fluglärm, Straßenlärm, etc.) zu ermitteln und zu bewerten, so dass fehlerhaft keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt wurden.

Obwohl durch die Steigerung der Starts auf der Startbahn „West“ eine wesentliche Zunahme der Fluglärmwirkungen durch startende Flugzeuge prognostiziert wird, kommt der Beklagte zu der Beurteilung, dass in keinem Teilgebiet des Vogelschutzgebietes „Mönchbruch“ und „Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ (Teilgebiete: „Mark- und Gundwald“, „Heidelandschaft“, „Mönchbruch“) eine erhebliche Beeinträchtigung der zu schützenden Vogelarten zu befürchten sei

(Kapitel C III 8.2.8.4, S. 1539ff.). Aufgrund der fehlerhaften methodischen Herangehensweise, wie diese in Kapitel C III 8.2.1.6, S. 1311 ff PFB dargelegt ist, hat der Beklagte die erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes verkannt.

Neben der Zunahme des Fluglärms aufgrund der beabsichtigten verstärkten Nutzung der Startbahn „West“ wird es im FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ aufgrund der Zunahme des Flugbetriebs auf den Parallelbahnen sowie der sonstigen Nutzung des südlichen Flughafengeländes zu einer Steigung des Lärms kommen. Hierdurch werden, entgegen der Feststellungen des Beklagten, die dort zu schützenden Vogelarten (insbesondere die Spechtarten) und die Fledermausarten erheblich beeinträchtigt. Die sehr kurzen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss auf der S. 1444 lassen eine sachgerechte Prüfung durch den Beklagten nicht erkennen. Dies gilt auch soweit er an dieser Stelle auf Kapitel C III 8.2.1.6.1, S. 1311 PFB verweist, denn dort wird auf die spezifische zukünftige Lärmsituation im „Mark- und Gundwald“ nicht eingegangen.

Die Auswirkungen des Fluglärms durch die Zunahme der Starts auf der Startbahn „West“ führen auch im FFH-Gebiet „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden“ zu erheblichen Beeinträchtigungen der dort geschützten charakteristischen Arten. Dies verkennt der Beklagte, wenn er in Kapitel C III 8.2.7.4, S. 1510 PFB unter Verweis auf Kapitel C III 8.2.1.6.1 erhebliche Beeinträchtigungen verneint.

Das Vogelschutzgebiet „Untermainschleusen“ grenzt direkt an das Vorhabensgebiet für die geplante Landebahn Nordwest an und wird hierdurch zusätzlich ausbaubedingt verlärmert. Der maximale Anstieg beträgt am Lärnmesspunkt 6,5 dB(A) (Dauerschallpegel – Planfall 2020 66,1 dB(A)). Entgegen der Feststellung des Beklagten (S. 1623 PFB) kann eine erhebliche Beeinträchtigung der zu schützenden Vogelarten nicht ausgeschlossen werden.

Auch die charakteristischen Vogelarten (Schwarz-, Grau- und Mittelspecht) der FFH-Gebiete „Kelsterbacher Wald“, „Heidelandschaft“ und „Schwanheimer Wald“ werden hiervon - entgegen der Feststellung des Beklagten (vgl. S. 1348 PFB) - in erheblichem Maß beeinträchtigt sein. Der Planfeststellungsbeschluss kann auch die Beeinträchtigung der Fledermäuse nicht ausräumen, von denen einige als charakteristische Tierarten der Wald-LRT bestimmt wurden (Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr).

Auch das Risikomanagement ist nicht geeignet, die möglichen Beeinträchtigungen zu vermeiden oder später auszugleichen.

10.2.2 Fehlerhafte Nichtberücksichtigung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten durch Schadstoffimmissionen

Die Natura 2000-Gebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens werden durch die vorhabensbedingten Schadstoffimmissionen (NO_x) erheblich beeinträchtigt. Der Planfeststellungsbeschluss ignoriert die einschlägigen Regelwerke und beruht auf einer falschen rechtlichen Einschätzung, denn die FFH-RL kennt keinen Rabatt in den Schutzmaßstäben für Gebiete innerhalb und außerhalb des Ballungsraumes. Das von der Planfeststellungsbehörde eigenständig entwickelte Prognosemodell verkennt die Wirkungsmechanismen und definiert die Irrelevanzschwelle falsch.

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen führen langfristig voraussichtlich zur Destabilisierung des Kelsterbacher Waldes (vgl. Landesplanerischen Entscheidung vom 10.06.2002) und zum Verlust seiner Meldewürdigkeit. Auch bei allen anderen FFH- und Vogelschutzgebieten ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht mit Gewissheit auszuschließen. Ihr Wahrscheinlichkeitsgrad hängt von der Vorbelastung, der Intensität der vorhabensbedingten zusätzlichen Schadstoffeinträge und der Empfindlichkeit der Schutzgüter ab. Diese Einschätzung ergibt sich schon aus der hohen Vorbelastung und der „je desto“ - Formel“, denn die Beeinträchtigungen sind besonders schwerwiegend, weil die Wiederherstellung der Schutzgüter bei Eintreten der Prognose nicht mehr möglich wäre.

Es kann deshalb festgehalten werden,

- dass der Planfeststellungsbeschluss keine Prognose unter dem Blickwinkel der Critical Level enthält,
- dass der Beklagte die Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf Critical Loads für möglich und notwendig erachtet und damit der Meinung der Vorhabensträgerin im Genehmigungsverfahren nicht folgt,
- dass die Anwendung aller bisher vorliegenden Konventionsvorschläge für alle Natura 2000-Gebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens zur Prognose erheblicher Beeinträchtigungen führt,

- dass Intensität und Flächenumfang der Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie sich unter Rückgriff auf Schlutow (2007) nicht prognostizieren lassen, weil Schlutow (2007) hierzu keine Aussagen trifft, und
- dass Intensität und Flächenumfang der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen sich nicht einmal grob abschätzen lassen, weil die notwendige Sachverhaltsermittlung nicht vorgenommen wurde.

Soweit der Beklagte sich zu den Critical Loads auf die Aussagen von Schlutow (2007) stützt, werden unzulässige Schlussfolgerungen gezogen.

10.3 Fehlerhafte Anwendung des Rechtsregimes aus Art. 6 Abs. 2-4 FFH-RL, § 34 Abs. 2-5 HENatG

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt gegen Art. 4 Abs. 4 und 5 FFH-RL sowie gegen §§ 32 Abs. 1 bis 3, 33 und 34 HENatG, da der Beklagte unzulässigerweise die ernsthaften Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ gem. § 34 HENatG zugelassen hat. Der Beklagte verkennt das Regelungsregime, welches die FFH-Richtlinie zum Schutz von Natura 2000-Gebieten vorsieht, wenn ein FFH-Gebiet meldeunwürdig wird. Bei einer Zerstörung der maßgeblichen Gebietsbestandteile, die zur Meldeunwürdigkeit führt, besteht die Möglichkeit einer Ausnahme gem. § 34 Abs. 2 HENatG nicht.

Der Kelsterbacher Wald ist als FFH-Gebiet seit dem 29.11.2004 der EU-Kommission gemeldet (Art. 4 Abs. 1 FFH-RL). Am 13.11.2007 erging die Entscheidung der Kommission über eine erste aktualisierte Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region (K(2007) 5403). Diese Entscheidung wurde am 15.01.2008 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht (L12/383). Zum Zeitpunkt der Planfeststellung (18.12.2007) war die Gebietsmeldung daher noch nicht erlassen (vgl. Art. 21 Abs. 2 3. Unterabsatz).

Der Beklagte setzt sich auf Seite 1271 des Planfeststellungsbeschlusses mit der Rechtsprechung des EuGH auseinander gelangt zu der Auffassung, dass das Ausmaß der Beeinträchtigung bei der Zulassungsentscheidung angemessen be-

rücksichtigt worden sei. Dabei gelingt es dem Beklagte jedoch nicht, die in der Einwendung vom 07.05.2007 auf den Seiten 64ff dargelegte Auffassung zu entkräften, da er das Regelungsregime des FFH-Rechts und der Umsetzung im HENatG fehlerhaft anwendet.

Unabhängig davon, ob eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebiet bereits gem. Art. 4 Abs. 5 FFH-Gebiet durch die Anwendung des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL zugelassen werden darf, wenn das Gebiet noch nicht in der Gemeinschaftsliste enthalten ist, kann eine Zerstörung eines Gebietes nicht im Rahmen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 HENatG befreit werden. Dies ergibt sich bereits aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes wonach die (Teil-)Zerstörung eines noch nicht in die Gemeinschaftsliste aufgenommenen gemeldeten FFH-Gebietes unzulässig ist (EuGH, U.v. 14.09.2006, C-244/05, Rdnr. 46 („Draggagi“)). Die Mitgliedstaaten dürfen keine Eingriffe zulassen, die die ökologischen Merkmale eines nach den in Anhang III Phase 1 FFH-RL genannten Kriterien bestimmten Gebietes ernsthaft beeinträchtigen könnten. Dies gelte insbesondere dann, wenn ein Eingriff die Fläche des FFH-Gebietes wesentlich verringere. Eine solche ernsthafte Beeinträchtigung liegt für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ durch die planfestgestellte Landebahn vor.

Das gemeldete FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ umfasst nach der Angabe in der durch die EU veröffentlichten Liste eine Fläche von 453 ha (Amtsbl. EU, 15.01.2008, L12/545). Hiervon sollen ca. 273 ha zerstört werden. Der verbleibende Teil (215 ha, S. 1345 PFB) zerfällt in 7 Inselflächen. Von einer wesentlichen Verringerung ist daher auszugehen. Eine Zulassung des Vorhabens am 18.12.2007 ist – gemessen an den Kriterien des EuGH - rechtswidrig.

Der Planfeststellungsbeschluss geht auf den Seiten 1299ff davon aus, dass das Vorhaben an den Rechtsvorschriften des § 34 HENatG zu prüfen ist. Dies ergebe sich aus den §§ 3 S. 2 Nr. 5, 34 HENatG, die das Schutzregime auch auf gemeldete FFH-Gebiete ausdehne. Danach lasse § 34 Abs. 4 bis 5 HENatG zu, ein Vorhaben zu genehmigen, wenn gemeldete FFH-Gebiete erheblich beeinträchtigt werden. Dieses Regelungsregime ist hier nicht einschlägig.

Das Rechtsregime lässt lediglich unter strengen Voraussetzungen eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes zu. Eine weitgehende oder völlige Zerstörung eines solchen Gebietes kann jedoch nicht im Rahmen einer Ausnahme genehmigt werden.

Von einer Zerstörung eines FFH-Gebietes muss ausgegangen werden, wenn das Gebiet seine Meldewürdigkeit verliert. Meldeunwürdig ist ein Gebiet, wenn durch Flächeninanspruchnahme und weiteren zusätzlichen Auswirkungen (Waldrandschäden, Verlärmung, Lichteinstrahlung, Luftschadstoffbelastung, etc.) die maßgeblichen Arten und Lebensraumtypen in den FFH-Gebieten auf eine Art und Weise reduziert bzw. beeinträchtigt werden, dass die Schutzgüter vollständig verloren gehen oder die Kriterien des Anhanges III Phase 1 nicht mehr vorliegen.

Entgegen den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses verliert das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ seine Meldewürdigkeit. Zu diesem fachlich hergeleiteten Ergebnis ist bereits die naturschutzfachliche Stellungnahme des BUND-Hessen im ersten Anhörungsverfahren (2005) gekommen. Bestätigt wurde dieses Ergebnis von dem im Rahmen des zweiten Anhörungsverfahrens (2007) vorgelegten Gutachten von Dr. Matthias Schreiber. Zu Recht stellt der Gutachter am Ende seiner gutachterlichen Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses (siehe unten) die Frage, ob dann, wenn die Landebahn schon bestehen würde, der Kelsterbacher Wald als FFH-Gebiet hätte gemeldet werden müssen. Diese Frage ist eindeutig mit „Nein“ zu beantworten, da die Voraussetzungen gem. Art. 3 FFH-RL nicht vorgelegen hätten.

Der „Kelsterbacher Wald“ wurde erst mit der letzten Nachmeldung des Landes Hessen (sog. 4 Tranche) als FFH-Gebiet an die EU-Kommission gemeldet. Die Nachmeldung erfolgte zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits die Vorfestlegung auf die Realisierung der „Nordwestvariante“ getroffen war. So geht aus mehreren Schreiben der Landesregierung hervor, dass die Meldung als FFH-Gebiet „aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit“ für das entsprechende Vorhaben erfolgt ist (Informationsschreiben des Landes Hessen vom 16.06.2003; siehe: Wortprotokoll, EÖT vom 12.01.2006, S. 116); Schreiben des HMULV vom 17.02.2004). Die Meldung als FFH-Gebiet, um ein solches Gebiet zerstören zu dürfen, stellt eine unzulässige Instrumentalisierung des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL dar. Die Landesregierung verstößt hier gegen den auch im öffentlichen Recht geltenden Grundsatz von Treu und Glauben. Treue bedeutet nach seinem Wortsinn eine auf Zuverlässigkeit, Aufrichtigkeit und Rücksichtnahme beruhende äußere und innere Haltung gegenüber einem Anderen. Glauben bedeutet das Vertrauen auf eine solche Haltung. Überträgt man nun diesen Rechtsgrundsatz auf die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Meldung von FFH-Gebieten, so muss ein treuwidriges Verhalten festgestellt werden. Denn eine Pflicht zur Anerkennung des Schutzes

des FFH-Gebietes wurde von Seiten des Mitgliedsstaates zu keinem Zeitpunkt anerkannt. Vielmehr wurde zielgerichtet auf die Genehmigung der jeweiligen Projekte hingearbeitet, ohne den Verpflichtungen aus der FFH-Richtlinie nachzukommen bzw. nachkommen zu können.

Die mit der Aufnahme in die Gemeinschaftsliste verbundenen Pflichten gem. Art. 4 Abs. 4 FFH-RL (§§ 32 und 33 HENatG) werden gerade zu konterkariert, wenn bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung (15.01.2008) die maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes durch die planfestgestellte Landebahn zerstört werden sollen und das Gebiet an sich flächenmäßig durch den Planfeststellungsbeschluss verkleinert worden ist.

Der Mitgliedstaat soll „dieses“ Gebiet, so wie es in der Gemeinschaftsliste aufgeführt wird, als besonderes Schutzgebiet ausweisen. Er soll dabei die Prioritäten nach Maßgabe der Wichtigkeit dieser Gebiete für die Wahrung oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes eines natürlichen Lebensraumtyps des Anhangs I oder einer Art nach Anhang II festlegen. Weiterhin sollen die Prioritäten nach Maßgabe der Wichtigkeit dieser Gebiete für die Kohärenz des Netzes Natura 2000 festgelegt werden. Weiterhin besteht die Verpflichtung festzustellen, inwieweit diese Gebiete von Schädigung und Zerstörung bedroht sind. Diesen Verpflichtungen kann der Beklagte für das in der Gemeinschaftsliste enthaltene FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ nicht mehr nachkommen, weil sich die der Aufnahme in die Gemeinschaftsliste zugrunde liegenden Daten vollständig verändert haben.

Durch die im Planfeststellungsbeschluss förmlich festgestellte Verkleinerung des FFH-Gebietes setzt sich dieser mit der Entscheidung der EU Kommission vom 13.11.2007 in einen rechtlichen Widerspruch, sondern auch mit der Natura 2000 Verordnung des Landes Hessen. Nach dem Rechtsakt der EU-Kommission sowie der förmlichen Ausweisung des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ als Rechtsverordnung steht der Planfeststellungsbeschluss diesen Rechtsnormen entgegen und ist daher rechtswidrig.

Eine Ausnahme gem. § 34 HENatG zuzulassen widerspricht dem Wortlaut des Art. 6 FFH-RL. Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL geht nach seinem Wortlaut davon aus, dass eine Projekt-Zulassung verboten ist, wenn ein „Gebiet als solches“ beeinträchtigt wird. Eine Ausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden wenn,

- a) die Ergebnisse der VU berücksichtigt werden und vorbehaltlich des Absatzes 4 (Alternativenprüfung und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses)
- b) „das Gebiet nicht als solches“ beeinträchtigt wird, (ist gemeint: das Gebiet nicht als solches so stark beeinträchtigt wird, dass es letztlich zerstört ist)
- c) ggfs. die Öffentlichkeit angehört worden ist.

Zu den Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung gehört daher nicht nur, dass die Voraussetzungen des Absatzes 4 vorliegen, sondern dass als eigenständiges Tatbestandsmerkmal weiterhin festgestellt werden muss, dass das „Gebiet als solches“ nicht verloren geht. Der Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL umfasst nicht die „Zerstörung“ eines FFH-Gebietes. Eine „Beeinträchtigung“ ist weniger als eine „Zerstörung“. Das Schutzregime des Art. 6 lässt nach seinem Wortlaut eine Zerstörung des FFH-Gebietes als solches nicht zu. Lediglich eine „erhebliche Beeinträchtigung“ soll in Ausnahmefällen ermöglicht werden. Diese Auslegung nach dem Wortlaut des Richtlinientextes ist auch nach Sinn und Zweck der Richtlinie die einzige Auslegungsmöglichkeit. Nur so kann das Hauptziel der Richtlinie gewahrt bleiben. Hätte der Richtliniengeber sogar eine Zerstörung im Rahmen der Ausnahmeregelung für möglich gehalten, so hätte er dies im Wortlaut der Regelung zum Ausdruck gebracht. Dass der Richtliniengeber zwischen „beeinträchtigen“ und „zerstören“ wohl überlegt unterschieden hat, folgert aus der Regelung des Art. 12 FFH-RL zum Artenschutz. Dort ist in Art. 12 Abs. 1 c), d) von „Zerstörung“ und „Vernichtung“ bestimmter für die Art notwendiger Naturgegebenheiten die Rede. Insbesondere in Art. 12 Abs. 1 d) wird zwischen der Bezeichnung „Beschädigung“ und „Vernichtung“ der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten unterschieden. Hätte der Richtliniengeber auch die Vernichtung bzw. Zerstörung von Arten oder Lebensraumtypen oder gar ganzer FFH-Gebiete zulassen wollen, so hätte er dies im Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 zum Ausdruck gebracht.

Die Zerstörung eines FFH-Gebietes, die zur Meldeunwürdigkeit und Löschung führt, kann auch deshalb nicht gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL genehmigt werden, weil dies zu einem „Loch“ im globalen Netz des Natura 2000-Netzes reißen würde,

welches durch die Anordnung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht gestopft werden könnte. Die Richtlinie unterstellt, dass das „ursprüngliche“ Netz nach einer Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes wieder kohärent ist. Im Falle einer Ausnahmegenehmigung muss die Lage so korrigiert werden, dass die Kohärenz vollständig wiederhergestellt wird.

Es ist nicht ersichtlich, dass ein den Anforderungen nach Anhang III Phase 1 FFH-RL entsprechendes Gebiet vorhanden wäre oder entstehen könnte, welches das „Loch“ im Netz füllen könnte. Schon aus fachlichen Gründen sind die zur Kohärenz im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Flächen nicht geeignet, so dass bereits aus diesem Grund auch ein Rückgriff auf Art. 6 FFH-RL unzulässig ist, um das Vorhaben zu genehmigen.

Der Planfeststellungsbeschluss legt kein weiteres FFH-Gebiet fest, welches der EU-Kommission gemeldet werden kann. Die vorgesehene Erweiterung des FFH-Gebietes (S. 155 PFB) erfüllt diese Anforderungen nicht, da der Beklagte offenbar selbst davon ausgeht, dass die Flächen derzeit nicht geeignet sind, um als FFH-Gebiet nachgemeldet zu werden. Dies kommt in der Nebenbestimmung A XI 7 Nr. 4 zum Ausdruck. Sollte die EU-Kommission die planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht oder nicht vollständig in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung aufnehmen, sollen ergänzende Kohärenzsicherungsplanungen erfolgen. Es ist derzeit völlig unabsehbar, wann eine aktualisierte Gebietsliste erstellt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt würde – sollte die EU-Kommission die Kohärenzflächen als FFH-Gebiet anerkannt – eine rechtliche Lücke im kohärenten Netz entstehen. Sollte die EU-Kommission die planfestgestellten Kohärenzflächen aufgrund der mangelnden Meldewürdigkeit ablehnen, ist nicht ersichtlich, dass überhaupt weitere Kohärenzsicherungsplanungen möglich sind. Hiervon geht der Beklagte offensichtlich aus, ohne jedoch dargelegt zu haben, welche anderen Flächen in Betracht kommen könnten.

Das Integritätsinteresse eines FFH-Gebietes vor einer Zerstörung ist nicht absolut. Aufgrund der sich aus Art. 10 EGV ergebenden Verpflichtungen können Gründe vorliegen, die es rechtfertigen, dass ein FFH-Gebiet meldeunwürdig wird. Die Maßstäbe müssen jedoch wesentlich höher liegen, als dies in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL für die erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten vorgesehen ist. Gründe, die eine Zerstörung eines FFH-Gebietes rechtfertigen können, müssen daher solche der Landesverteidigung oder zum Schutz der menschlichen Gesundheit sein. Diese liegen hier jedoch nicht vor.

10.3.1 Fehlerhafte FFH-VP wegen Verkennung der Beeinträchtigung eines prioritären Lebensraumtyps

Entgegen der Auffassung des Beklagten liegt im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ ein Vorkommen des prioritären LRT 6230 „Artenreicher montaner Borstgrasrasen (und submontan auf europäischen Festland) vor. Der Beklagte begründet seine Auffassung zum einen damit, dass der Abnahmevermerk vom 10.12.2004 zur Grunddatenerfassung der oberen Naturschutzbehörde das Vorkommen des prioritären LRT 6230 aus fachlicher Sicht nicht bestätigt habe. Die Gesamtbewertung aller vorliegenden Vegetationsaufnahmen in diesem Bereich lasse keine Kontinuität in der Artenzusammensetzung erkennen, wie dies bei einem Borstgrasrasen typischerweise zu erwarten sei. Von einer dauerhaften Etablierung des LRT könne daher nicht ausgegangen werden (PFB, S. 1336).

Weder aus rechtlicher noch aus fachlicher Sicht können jedoch Gründe angeführt werden, die dem Vorliegen des prioritären LRT widersprechen. Vielmehr hätte der Beklagte von dem Vorliegen eines Borstgrasrasens, welcher als prioritärer Lebensraum (§ 3 Satz 1 HENatG i.V.m. § 10 Abs. 2 Ziffer 8 BNatSchG) nach der FFH-Richtlinie (Art. 1 d) i.V.m. Anhang 1 (*6230) FFH-RL geschützt ist, im Kelsterbacher Wald ausgehen müssen. Es ist völlig unverständlich, weshalb dieser fachliche und rechtliche Status von Seiten der Naturschutzbehörden aberkannt wurde, obwohl er durch Vegetationsaufnahmen von unterschiedlichen Sachverständigen bestätigt wurde.

Die geplante Landebahn würde diesen prioritären Lebensraumtyp unbestritten unmittelbar durch Überbauung zerstören. Damit verstößt der Planfeststellungsbeschluss gegen § 34 Abs. 4 Satz 1 HENatG. Nach dieser Regelung ergeben sich für die Ausnahmeprüfung gem. § 34 Abs. 3 HENatG immer dann gesteigerte Anforderungen, wenn sich in dem vom einem Plan betroffenen FFH-Gebiet prioritäre Lebensräume oder prioritäre Arten befinden. Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses kommen nur solche in Betracht, die mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilverteidigung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts für die Umwelt in Zusammenhang stehen und geltend gemacht werden können. Solche Gründe hat der Ordnungsgeber nicht geltend gemacht, so dass eine Ausnahmegenehmigung nicht in Frage kommt.

Auch die zweite Möglichkeit, die eine Ausnahmegenehmigung ermöglicht hätte,

kann der Beklagte nicht für sich in Anspruch nehmen, weil er den als prioritären Lebensraumtyp verneint hat. Die vom Beklagte geltend gemachten Ausnahmegründe hätten bei der Entscheidung berücksichtigt werden können, wenn die Planfeststellungsbehörde eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt hätte (§ 34 Abs. 4 Satz 2 HENatG).

Erst wenn diese verfahrensrechtliche Hürde genommen worden wäre und die EU-Kommission eine Stellungnahme abgegeben hätte, hätte der Planfeststellungsbeschluss ergehen dürfen. Der Planfeststellungsbeschluss ist daher rechtswidrig und außer Vollzug zu setzen.

Im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ wurde in der GDE 2004 der prioritäre LRT *6230 nachgewiesen.

„Gutachterliche Stellungnahme zum Thema Borstgrasrasen im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Frankfurt a.M.“, im Auftrag des Kreisausschusses des Kreises Groß-Gerau, Bearbeiter: Dr. Wolfgang Goebel (Dipl.-Biol.), (zitiert: Goebel, „Borstgrasrasen“).

Der Gutachter hatte im Rahmen der Grunddatenerfassung für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ (2004) den prioritären Lebensraumtyp nachgewiesen. Die gutachterliche Feststellung wurde in einem Fachgespräch am 05.10.2004 zwischen den Botanikern des Senckenberg-Instituts, der HDLGN als zuständige Fachbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde in Darmstadt übereinstimmend bestätigt (vgl. Goebel, „Borstgrasrasen“, S. 3).

Der Planfeststellungsbeschluss untermauert seine Annahme durch ein Schreiben des BMU bzw. des BfN vom 27.07.2007 (PFB, S. 1337), indem festgestellt worden sei, dass kein prioritärer Lebensraumtyp im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ vorliege.

Festzustellen ist, dass auch die Fachleute des BfN grundsätzlich das Vorliegen von Borstgrasrasen bejaht haben. In dem Schreiben vom 24.07.2007 wird folgendes ausgeführt:

*„ (...) Beide Typen (gemeint sind: LRT 2310 und LRT 2330) kommen auf den Freiflächen des Umspannwerkes zusammen mit einem Borstgrasrasen des Verbandes *Violion caninae* vor. Alle drei Vegetationstypen sind mosaikartig verzahnt, wie dies bei Tieflandsbeständen durchaus typisch ist. Entsprechend der engen Kontakte der einzelnen Vegetationstypen kommt es*

*auch zu Durchdringungen der Pflanzenarten der Vegetationseinheiten. Gefördert wird diese Durchmischung der verschiedenen Vegetationseinheiten noch durch betriebsbedingte Arbeiten am Umspannwerk, die immer wieder zu Verletzungen der Grasnarbe führen und besonders die Sandtrockenrasenarten fördern. Hier sind besonders annuelle Arten des Verbandes Thero-Airion (Kleinschmielenfluren) wie Nelken-Schmielenhafer (*Aira caryophyllea*), Kleines Filzkraut (*Filago minima*) und Mäuseschwanz-Fuchsschwengel (*Vulpia myuros*) zu nennen. Diese Arten treten auch in Lücken in den ansonsten geschlossenen Borstgrasrasen auf.“*

Weiter heißt es in der BfN-Stellungnahme:

*„Die Borstgrasrasen werden nach Auskunft des Betreibers des Umspannwerkes bis zu sechsmal im Jahr gemäht. Die Flächen waren auch zum Zeitpunkt der Begehung kurzrasig und das Mähgut der letzten Mahd lag auf der Fläche und wird nach Auskunft des Betreibers auch nicht entfernt. Durch diese häufige Mahd dominierten im Borstgrasrasen die Gräser *Nardus stricta* (Borstgras), *Festuca filiformis* (Schmalblättriger Schafschwengel) und *Agrostis tenuis* (Rotes Straußgras). Oft herrschen auch reine *Nardus stricta*-Bestände vor. Artenreichere Bestände mit typischen Kennarten der Borstgrasrasen des Tieflandes traten nur sehr punktuell auf – z.B. im Kontakt mit jungen *Calluna*-Heiden. An diesen Stellen waren dann auch *Danthonia decumbens* (Dreizahn), *Carex pilulifera* (Pillensegge), *Potentilla erecta* (Blutwurz), *Luzula campestris* (Feld-Hainsimse) und *Viola canina* (Hunds-Veilchen) zu finden. Ein Teil der durch die Grunddatenerhebung erfassten artenreicheren Bestände konnte im Rahmen der Begehung nicht mehr beurteilt werden, da diese durch betriebsbedingte Arbeiten zerstört worden sind. Insgesamt gesehen ist der vorgefundene Borstgrasrasen des Umspannwerkes auf der weitaus überwiegenden Fläche als artenarm einzustufen. Nur punktuell und kleinflächig kommen artenreichere Bestände vor.“*

Bemerkenswert an der o.g. Darstellung ist zunächst die Angabe der Schnitthäufigkeit. Bisher hieß es, dass der Borstgrasrasen „3-5schürig gemäht“ und nicht bis zu 6 mal im Jahr.

In der gutachterlichen Stellungnahme wird von dem Gutachter Goebel dargelegt, weshalb die Bewertung durch die BfN bzw. das BMU, dass es sich bei den Beständen im Umspannwerk nicht um einen prioritären Lebensraumtyp handelt, methodisch fehlerhaft ermittelt und daher zum Nachweis des Nichtvorliegens des artenreichen Borstgrasrasen nicht geeignet ist:

In der BfN-Stellungnahme vom 24.07.2007 wird der vorgefundene Borstgrasrasen des Umspannwerkes auf der weitaus überwiegenden Fläche als artenarm und nicht als prioritärer Lebensraumtyp *6230 (artenreicher Borstgrasrasen) eingestuft. Dies ist aus folgendem Grund nicht nachvollziehbar: Die Begehung erfolgte kurz

nach einer Mahd, denn es heißt in der Stellungnahme, „*die Flächen waren auch zum Zeitpunkt der Begehung kurzrasig und das Mähgut der letzten Mahd lag auf der Fläche.*“ Es ist völlig klar, dass unter solchen Bedingungen nur noch einige der bestandsbildenden Gräser (Borstgras, Schmalblättriger Schafschwingel, Rotes Straußgras u.a.) erkennbar sind, nicht aber die zahlreiche Begleitflora der vor kurzem abgemähten und noch nicht wieder sichtbar nachgewachsenen Kräuter. Daher konnten artenreichere Bestände nur im Kontakt mit den Calluna-Heiden, d.h. in nicht oder kaum gemähten Saumbereichen festgestellt werden (siehe BfN-Stellungnahme: „Artenreichere Bestände mit typischen Kennarten der Borstgrasrasen des Tieflandes traten nur sehr punktuell auf – z.B. im Kontakt mit jungen Calluna-Heiden. An diesen Stellen waren dann auch *Danthonia decumbens* (Dreizahn), *Carex pilulifera* (Pillensegge), *Potentilla erecta* (Blutwurz), *Luzula campestris* (Feld-Hainsimse) und *Viola canina* (Hunds-Veilchen) zu finden.“).

An dieser Stelle drängen sich vor allem zwei Fragestellungen auf: Warum hat diese so wichtige Ortsbegehung zur ökologisch-fachlichen Bewertung eines Grünland- bzw. Magerrasenbestandes ausgerechnet kurz nach einer Mahd stattgefunden? Wie konnte der BfN-Mitarbeiter zu der fachlichen Aussage gelangen, es läge ein artenarmer, nicht-prioritärer Borstgrasrasen vor, wenn dies unter den Bedingungen eines kurzrasigen, gerade gemähten Bestandes gar nicht erkennbar war? Denn dass die Flächen „ein hohes Potential – besonders auch faunistisch – für die Entwicklung von artenreichen Borstgrasrasen des LRT *6230“ haben, wie in der Stellungnahme verdeutlicht ist, hat der BfN-Mitarbeiter aufgrund seiner sehr guten fachlichen Qualifikation auf den ersten Blick feststellen können. Es wird in der Stellungnahme zudem betont, dass „die Tieflandsausprägung dieses Lebensraumtyps heute in fast allen Bereichen der kontinentalen biogeographischen Region vom Aussterben bedroht“ und „der Versuch einer Neuanlage des Lebensraumtyps daher dringend geboten ist.“ Die letztgenannte Aussage hebt darauf ab, dass die hier vorkommenden Borstgrasrasen als Plaggen bzw. Mahd-/Rechengut auf geeigneten Ersatzflächen umgesiedelt werden sollten und dass bei geeigneter Pflege dann auch der prioritäre Lebensraumtyp *6230 (artenreicher Borstgrasrasen) entstehen würde. Diese Aussagen unterstreichen klar die ökologische Bedeutung der Borstgrasrasen im Umspannwerk Kelsterbach.

Um es noch einmal zu verdeutlichen:

Kurz nach einer Mahd kann zwar (aber nur von sehr guten Fachleuten) ein Borstgrasrasen als solcher an seinen rasenprägenden Hauptbestandbildnern erkannt werden. Es können jedoch keine quantitativen und inhaltlichen Aussagen zum Artenreichtum und zur Gesamtartenzusammensetzung gemacht werden und damit kann das Vorkommen eines prioritären FFH-LRT *6230 auf dieser Basis auch nicht verworfen werden. Betrachtet man zudem die vorliegenden und vom BfN nicht in Zweifel gezogenen Borstgrasrasen-Vegetationsaufnahmen, aktuell in 2006 bestätigt durch KUNZMANN, so lassen sich auch definitive Aussagen zum Thema Artenreichtum machen (siehe Ausführungen oben). So ergibt sich die Schlussfolgerung, dass der FFH-LRT *6230 zumindest kleinflächig im Umspannwerk vertreten sein muss. Die BfN-Stellungnahme hat ja auch bestätigt, dass „punktuell und kleinflächig artenreichere Bestände vorkommen“. Dass die artenreicheren Bestände auch auf größerer Fläche vorkommen, belegen die Aufnahmen und Flächenabgrenzungen bei GOEBEL (2004) und KUNZMANN (2006). Es sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass es keine Vorgaben für eine Mindestgröße des FFH-LRT *6230 gibt, demnach auch kleinflächige Bestände demselben zugeordnet werden können und dass die Zugehörigkeit der Borstgrasrasen-Vegetationsaufnahme von GOEBEL (2004) zum FFH-LRT *6230 bislang von niemandem bestritten wurde.

Schließlich taucht angesichts der BfN-Stellungnahme eine weitere Fragestellung auf: Wie kann es sein, dass (wie es in der Stellungnahme heißt) „ein Teil der durch die Grunddatenerhebung erfassten artenreicheren Bestände im Rahmen der Begehung nicht mehr beurteilt werden konnte, da diese durch betriebsbedingte Arbeiten zerstört worden sind?“ Es ist doch sehr merkwürdig, dass hier anlässlich der ministeriellen und behördlichen Ortsbegehung gleich mehrere Faktoren eine realistische und ökologisch-fachlich angemessene Beurteilung des Borstgrasrasen-Bestandes stark erschwert bis unmöglich gemacht haben.“ (Goebel, „Borstgrasrasen“, S. 12 f.).

Während der Plangeber in dem LEP-Änderungsverfahren noch davon ausging, dass es sich schon deshalb nicht um einen prioritären Lebensraumtyp handele, weil die planaren Borstgrasrasen per se nicht unter die Definition des LRT 6230 fallen, lässt der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss diese Frage offen. Er stellt hierzu lediglich fest, dass dies umstritten sei (C III 8.2.3.1, S. 1336). Dem ist entgegen zu halten, dass diese Frage erstmalig und einzigartig lediglich im Verfahren

zur LEP-Änderung aufgeworfen worden ist. In den Fachkreisen ist diese Frage nicht umstritten (vgl. Goebel, „Borstgrasrasen“, S. 11). Denn der im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ gefundene Borstgrasrasen gehört nach der Legaldefinition zum prioritären LRT *6230. Die Argumentation der obersten hessischen Naturschutzbehörde missachtet die Rechtsvorschrift und die zwingende Kartierungsvorgabe des Landes Hessen. Maßgeblich für die Auslegung der LRT-Bezeichnungen in Anhang 1 FFH-RL ist das „Habitat Manual“. Nach der Definition im Habitat Manual gehören in Deutschland auch „Artenreiche Borstgrasrasen“, die auf der planaren Höhenstufe, d.h. zwischen 0-150 Meter ü. NN vorkommen, zum LRT *6230.

Die Hessische Naturschutzverwaltung hatte - bis zum Nachweis des LRT *6230 im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ – niemals die geringsten Zweifel an der Zugehörigkeit planaren Borstgrasrasen zum LRT *6230. In zahlreichen anderen FFH-Gebieten mit gleichen Höhenlagen wurde der LRT *6230 als solcher auch gemeldet (vgl. FFH-Gebiet 6017-305 Kammereckwiesen und Kircheneckgraben von Langen; 5920-350 Sendefunkstelle Mainflingen/Zellhausen; GVBl. 2008, I , S. 429 und 423).

Der Beklagte geht zu Unrecht davon aus, dass es sich bei den Beständen im Umspannwerk nicht um den prioritären Lebensraumtyp „artenreicher Borstgrasrasen“ handelt. Rechtliche Konsequenz hieraus ist, dass der Planfeststellungsbeschluss gegen § 34 Abs. 4 HENatG verstößt und daher rechtswidrig und außer Vollzug zu setzen ist.

10.3.2 Meldewürdigkeit geht verloren

Der Beklagte widmet in ihren Ausführungen der Stellungnahme des BUND weiten Raum, wonach dem Kelsterbacher Wald nach Realisierung der Landebahn Nordwest **die Meldewürdigkeit** als Gebiet Gemeinschaftlicher Bedeutung abhanden komme. An dieser Einschätzung ändert sich nach den oben genannten Ausführungen der Behörde jedoch nichts. Die nachfolgende Tabelle fasst die Situation für den Kelsterbacher Wald flächenmäßig noch einmal zusammen, wie sie sich nach Realisierung einer neuen Landebahn darstellt.

Tabelle: Abnahme schutzwürdiger Strukturen im FFH-Vorschlagsgebiet DE5917303 „Kelsterbacher Wald“ nach Realisierung der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen (nach PFB, 8.2.3.5, S. 1353 ff.). Zusammengefasst sind Flächenverluste sowie Wertverluste der verbleibenden Flächen (z.B. durch Maßnahmen der Höhenbegrenzung).

LRT/Art	PFB	Verbleibend	Verlust (%)
2310	3,24 ha	-	100
2330	0,75 ha	-	100
6230*	-	-	100
9110	30,4 ha	9,85 ha	67,6
9130	6,49 ha	6,37 ha	1,8
9190	37,22 ha	9,48 ha	74,5
Myotis bechsteini	231,77 ha	75,88 ha	67,3
Myotis myotis	225,96 ha	75,54 ha	66,6
Lucanus cervus	170 ha	63,12 ha	62,8

Auch der von der ZRM beauftragte Gutachter, Dr. Matthias Schreiber kommt in seiner Stellungnahme zur Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und die Arten die Voraussetzungen nach Anhang III FFH-RL verloren gehen. Auf die dortigen Ausführungen wird ausdrücklich Bezug genommen und die sachverständigen Aussagen zum Gegenstand der Klagebegründung erklärt („Ersteinschätzung zur Verträglichkeit der Landebahn Nordwest für den Flughafen Frankfurt mit den Erhaltungszielen für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ (DE5917303) – Konsequenzen für die Meldewürdigkeit der Restflächen nach Realisierung des Vorhabens – Dr. Matthias Schreiber, 06.02.2008). Das Gutachten wurde in den Klageverfahren 11 C 318/08.T (BUND-Hessen ./ Land Hessen) eingereicht. Von einer Übersendung wird daher abgesehen. Sollte das Gericht eine Übersendung wünschen, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

Die reinen Prozentwerte geben den tatsächlichen Wertverlust des FFH-Gebiets „Kelsterbacher Wald“ aber keineswegs vollständig wieder. Für die Lebensraumtypen 9110 und 9190 findet nämlich eine Fragmentierung der verbleibenden Restwaldflächen statt. Wie für den Hirschkäfer im Einzelnen dargelegt, bedeutet dies für eine Vielzahl der charakteristischen Tierarten dieser Lebensraumtypen eine

vollständige Isolierung und Beschränkung auf die jeweiligen Restflächen. Ein Austausch zwischen den Parzellen ist durch die Landebahn und die übrigen trennenden Bauwerke für sie ausgeschlossen. Es ist aber eine ökologische Grunderkenntnis, dass mit abnehmender Populations- bzw. Habitatgröße das Aussterberisiko steigt. Bei diesen Lebensraumtypen ist deshalb nicht allein die Reduktion der Flächen in Rechnung zu stellen, sondern auch der Umstand, dass eine massive Fragmentierung stattgefunden hat:

Für 9110 verbleiben zwei durch den Mönchwaldsee getrennte Einzelparzellen in einem Abstand von mindestens 800 m in der Inselfläche 1.1. Südlich der Landebahn verbleiben in der Inselfläche 1.2 mehrere Parzellen, eine weitere, durch die Rollbrücke West aber abgetrennte Fläche der Wertstufe „C“ verbleibt in der Inselfläche 1.3.

Noch dramatischer stellt sich der Verlust bei genauer Betrachtung für den Lebensraumtyp 9190 dar, dem eine besondere Bedeutung für die Ausweisung des Kelsterbacher Waldes zukam: Zuerst einmal kommt es zum fast vollständigen Verlust aller in die Wertstufe „B“ eingeordneten Parzellen durch die Errichtung der Landebahn.

- Siehe Karten zur Bewertung der Lebensraumtypen in Ecoplan (2004) -

Auf der Inselfläche 1.1 verbleiben zwei kleine Parzellen. Südlich der Landebahn liegen nur noch Flächen der Wertstufe „C“, wobei die meisten in der Inselfläche 1.2 liegen, während eine Restparzelle durch die Rollbrücke West isoliert auf der Inselfläche 1.3 verbleibt. Auch hier ist der Austausch der weniger mobilen charakteristischen Arten vollständig unterbrochen. Deshalb ist für die Lebensraumtypen 9110 und 9190 die Meldewürdigkeit nicht mehr gegeben, weil nicht mehr von einem FFH-Gebiet gesprochen werden kann. Funktional handelt es sich vielmehr um 2 bzw. 3 isolierte Gebiete mit hoher und dann nicht mehr reduzierbarer Randbelastung durch Lärm und sonstige Immissionen. Wegen derartig isolierter Restparzellen verbleibt bei den betroffenen Lebensraumtypen jedoch keine Meldewürdigkeit mehr.

Nicht anders stellt sich die Situation für die beiden Fledermausarten dar: Aufgrund der Flächenreduktion und dem geringen Umfang verbleibender alter Eichen-Laubholzbestände hat der Kelsterbacher Wald seine Wertigkeit als Lebensraum für eine eigenständig überlebensfähige Population gänzlich verloren. Das OVG Koblenz ging beispielsweise in seiner Entscheidung 1 C 10187/01.OVG vom 09.01.2003 von einem Mindestflächenbedarf von 250 bis 300 ha strukturreichem

Wald für eine ca. 20-köpfige Kolonie aus. Ein immerhin 17-köpfiges Vorkommen ist der EU-Kommission mit den Standarddatenbogen jedoch für den Kelsterbacher Wald gemeldet worden. Die Angabe stammt aus Meschede & Heller (2002).

Aber auch als signifikanter Bestandteil eines größeren Gebietskomplexes hat er nach Errichtung der Landebahn und seiner Nebenbauwerke keine Bedeutung mehr, denn für die Bechsteinfledermaus ist die Zugänglichkeit für die Vorkommen aus den südlicher gelegenen FFH-Gebieten schlichtweg unmöglich geworden. Bei ihr ist eine erhebliche Barrierewirkung bereits jetzt durch Autobahnen gegeben, die in einschlägigen Planungsverfahren anderswo durch aufwändige Grünbrücken bzw. Querungstunnel zu mindern versucht werden. Im vorliegenden Falle käme es aber nicht nur zur Verbreiterung der Autobahn (sechsspuriger Ausbau der A3), sondern zusätzlich auch noch zur Errichtung einer weiteren, um vieles breiteren Barriere, die in keiner Weise durch bauliche Maßnahmen zu überbrücken wäre, wie wirksam sie auch immer sein mögen. Der Nachweis ihrer Wirksamkeit ist nach wie vor weitestgehend ungeklärt.

Für das Große Mausohr haben die nördlich der Landebahn verbleibenden Flächen – abgesehen von der auch für diese mobilere Art massiv erschwerten Zugänglichkeit – nach den Einschätzungen der Kläger nie eine höhere Bedeutung besessen. Damit entfällt die Meldefähigkeit der verbleibenden Restflächen mit Blick auf diese beiden Fledermausarten. Die Funktion als Paarungsgebiet wird entfallen.

Bei genauerer Betrachtung gilt nichts anderes auch für das Schutzgut „Hirschkäfer“, der nach Realisierung der Landebahn vorerst in signifikanten Beständen im Gebiet verbleiben wird. Zuerst einmal ist nämlich festzustellen, dass die im Planfeststellungsbeschluss angestellte Potenzialabschätzung anhand scheinbar geeigneter Flächen in die Irre führt, wie letztendlich auch Schaffrath (2007) bestätigt. Denn die gutachterliche Bewertung der Flächenpotenziale deckt sich nicht mit der Verteilung der Art. In einem eigenen Kapitel (siehe 6.1.2, S. 14 f.) weist er auf Abweichungen in der Nutzung durch Hirschkäfer zwischen seinen besonders intensiven Untersuchungen aus 2007 und den Flächenbewertungen seitens des BUND-Hessen hin. Schaffrath (2007; S. 19) selbst räumt darüber hinaus ein, dass auch Teile der verbleibenden Bestände nicht zu halten sein werden: „Maßnahmen im Bereich zwischen BAB A3 und Flughafen zur Stützung der dort verbleibenden Population sind nicht erforderlich, da dort eine sehr hohe Dichte von Hirschkäfern vorkommt und weitere habitatverbessernde Maßnahmen auch aufgrund der Insel-lage nicht opportun erscheinen. Auf lange Sicht geht hier der Hirschkäfer jedoch

verloren, wenn die stark abgängigen Eichenbestände verschwunden sind und keine „Zufütterung“ erfolgt.“ Damit verbleiben im Falle des Hirschkäfers als für das Schutzgebietsnetz berücksichtigungsfähige Restflächen – anders als in der Bilanzierung Planfeststellungsbeschlusses – lediglich die Inselflächen 1.1 und 1.2. Auf sie entfallen allerdings nur 10 bzw. 4 % der von Schaffrath (2007; Anhang Hirschkäferdaten) gefundenen Tiere. Wie bereits gezeigt wurde, werden diese Vorkommen von den bisher in Verbindung stehenden Beständen abgeschnitten, sodass man es mit vollkommen isolierten Teilpopulationen zu tun hätte. Hinzu kommen die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch NO_x-Immssionen, deren Schädlichkeit für die Eichen sich bereits aus dem Standarddatenbogen ergibt.

Deshalb bleibt es dabei: Nach Realisierung der Landebahn Nordwest mit seinen Nebenbauwerken verliert das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ seine Meldewürdigkeit und seine Wertigkeit als Baustein im Schutzgebietsnetz Natura 2000, so dass die oberste Naturschutzbehörde nach § 32 Abs. 3 HENatG die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen hat, um das Gebiet aus dem Natura 2000-Netzwerk zu entlassen. Denn die in Art. 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang III FFH-RL zusammengestellten Kriterien sind in grundsätzlicher Hinsicht nicht mehr erfüllt: Aufgrund der Flächenreduktion und der Verinselung verbleibt nach den Kriterien des Anh. III, Phase 1 FFH-RL lediglich für den Hirschkäfer eine gewisse Meldewürdigkeit. Spätestens bei Anwendung der Kriterien nach Anhang III, Phase 2 FFH-RL fehlen jedoch die maßgeblichen Kriterien. Punkt 1 in dieser Phase wäre unabhängig von der nach wie vor strittigen Frage, ob der Lebensraumtyp 6230 im Gebiet vorkommt oder nicht (nach Realisierung der Landebahn wäre er vollständig zerstört) nicht mehr erfüllt. Keiner der unter Punkt 2 der Phase 2 genannten Kriterien jedenfalls wäre für dieses Gebiet aufgrund seiner Isolierung noch anwendbar. Denn dieses eine Aufnahme in das kohärente Schutzgebietsnetz ausschließende neue Merkmal des Kelsterbacher Waldes ist für das einzige in signifikanter Größe verbleibende Schutzgut, den Hirschkäfer, in keinem Fall korrigierbar, auch nicht durch Maßnahmen im Kontext des Art. 10 FFH-RL.

Die Entscheidung darüber, ob dieses Gebiet angesichts der massiven Einschnitte noch für das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 berücksichtigungswürdig bleibt oder ob an dieser Stelle § 32 Abs. 3 HENatG anzuwenden ist, mag letztendlich auch anhand folgender Frage geprüft werden: Wäre ein hessisches Verwaltungsgericht der Forderung eines Umweltverbandes gefolgt, für die verbleibenden Restflächen nach Realisierung der Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald ein potenzielles FFH-Gebiet festzustellen?

10.3.3 Kelsterbacher Wald ist faktisches Vogelschutzgebiet

Aufgrund der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse handelt es sich beim Kelsterbacher Wald um ein Vogelschutzgebiet, welches als solches ausgewiesen werden muss. Da eine Ausweisung noch nicht erfolgt ist, liegt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein sog. faktisches Vogelschutzgebiet vor

- Vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 01.04.2004 (4C2/03). -

Für faktische Vogelschutzgebiete gilt ein absolutes Verschlechterungsverbot. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines solchen Gebietes, welche unbestrittenermaßen mit der Verwirklichung der geplanten Landebahn vorliegen würde, ist daher unzulässig. Die erhebliche Beeinträchtigung bezogen auf die Art Schwarzspecht wird im Kapitel zum Artenschutz vom Beklagten wie folgt dargestellt: Bau- und anlagebedingt ist der Verlust von Habitaten auf einer Fläche für acht Revieren im Bereich der Landebahn Nordwest zu erwarten (Totalverlust auf einer Fläche von fünf Revieren, Teilverlust von Habitaten auf einer Fläche von weiteren drei Revieren in den Inselflächen des Kelsterbacher Waldes) (PFB, S. 2024).

Der Beklagte lehnt die Ausweisung des Kelsterbacher Waldes ab, weil die Meldung der NATURA-2000-Gebiete abgeschlossen und schon aus diesem Grund eine Verpflichtung zur Ausweisung bzw. Meldung von Vogelschutzgebieten bzw. FFH-Gebieten nicht notwendig sei. Dem ist die Rechtsprechung des EuGH entgegenzuhalten, wonach eine „Dauerverpflichtung“ aus dem Regelungsregime der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-RL erwachse

- Vgl. hierzu: EuGH, Urt. v. 23.03.2006 (C-209/04 - „Lautacher-Ried“); Gellermann, DVBl. 208, 283ff. -

In dieser Entscheidung ging es um ein Vogelschutzgebiet, welches zwar in einer Größe von 580 ha ausgewiesen worden war, jedoch zwei angrenzende Gebiet („Sorgen“ 64 ha und „Gleggen-Köblern“ 352 ha) nicht. Aufgrund von wissenschaftlichen Studien konnte die EU-Kommission dem Gerichtshof darlegen, dass anhand der Dichte der für das Vogelschutzgebiet maßgeblichen Vogelarten, die ausgegrenzten Gebiete vergleichbare Bedeutung haben. Aufgrund dieser Erkenntnisse lässt der EuGH keinen Zweifel daran, dass aus ornithologischen Gründen die beiden Teilgebiete nicht hätten ausgegrenzt werden dürfen. Diese Rechtsprechung ist auf den hier zu beurteilenden Fall übertragbar. Der Kelsterbacher Wald hätte als ökologisch zusammenhängendes Gebiet gemeinsam mit dem Vogel-

schutzgebiet DE 6017-401 ausgewiesen werden müssen. Ein irgendwie gearteter Beurteilungsspielraum besteht nicht.

Der Beklagte stellt auf Seite 1338 des Planfeststellungsbeschlusses lediglich auf den Mittelspecht ab. Verkennt offenbar aber, dass es sich bei dem Kelsterbacher Wald um einen Waldbereich handelt, der das höchste Schwarzspechtaufkommen und damit zu den großflächig am besten geeigneten Lebensraum des Schwarzspechts in Hessen gehört. Aus den vom Forschungsinstitut Senckenberg (2002) festgestellten neun Revierpaaren hat die Vorhabensträgerin eine mittlere Reviergröße 60 ha errechnet. (ARGE Baader Bosch FFH-VP Kelsterbacherwald 2007, S. 48) Obwohl das von Hessen als LSG gesicherte VSG „Mönchbruch“ bereits die außergewöhnlich hohe Siedlungsdichten von 0,8-1,0 Rev./100 ha besitzt und zu den „wichtigsten Gebieten“ für den Schwarzspecht gehört, liegt die Siedlungsdichte im Kelsterbacher Wald mit 1,7 Rev./100 ha fast doppelt so hoch. Die von der Vorhabensträgerin angegebene Reviergröße ist im ausgewiesenen VSG mit 125 ha (ARGE Baader Bosch FFH-VP Kelsterbacherwald 2007, S. 48) mehr als doppelt so groß wie im Kelsterbacher Wald. Es ist völlig unstrittig, dass der Schwarzspecht die Verkehrsstrassen südlich des Kelsterbacher Waldes überwindet und es sich bei den Schwarzspechten im VSG und im Kelsterbacher Wald um eine zusammenhängende Population handelt. Deshalb trägt die Auffassung des Beklagten, der sich der obersten Naturschutzbehörde anschließt, nicht, dass die A3 und die ICE-Schnellbahntrasse eine sinnvolle Abgrenzung des Vogelschutzgebietes sei.

10.4 Verstoß gegen das Schutzregime aus Art. 6 Abs. 3, 4 FFH-RL, §§ 32, 33 HENatG durch die Eingriffe in das FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“

Das FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ wird durch die geplante Süderweiterung des Flughafens erheblich beeinträchtigt (PFB, S. 1433). Der Beklagte unterschätzt die Beeinträchtigungen dramatisch. Diese Fehleinschätzungen infizieren die Ausnahmeprüfung und vor allem die Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die notwendig sind, um die erheblichen Beeinträchtigungen auszugleichen (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 17.01.2007, 20.05, juris, Rdnr. 114).

Für die LRT 9190, den Hirschkäfer, die Bechsteinfledermaus und das Große Mausohr sind die zu befürchtenden Beeinträchtigungen deutlich größer als im Plan-

feststellungsbeschluss prognostiziert. Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Kohärenzsicherungsmaßnahmen reichen daher zum Ausgleich für die erheblichen Beeinträchtigungen nicht aus. Fehlerhaft verkennt der Beklagte, dass auch die LRT 3132, 3150 und 9110 sowie der Heldbock und die Große Moosjungfer erheblich beeinträchtigt werden.

10.5 Verstoß gegen das Schutzregime aus Art. 6 Abs. 3, 4 FFH-RL aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“

Entgegen der Feststellung des Beklagten im Kapitel C III 8.2.9, S. 1607 des Planfeststellungsbeschlusses führen Bau und Betrieb des planfestgestellten Vorhabens zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“. Insbesondere durch Scheuch- und Vergrämungsmaßnahmen sowie die Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen können erhebliche Beeinträchtigungen auf die zu schützenden Vogelarten und ihre Habitate nicht ausgeschlossen werden. Hinzu kommt das sehr hohe Mortalitätsrisiko durch Vogelschlag, das zum Verlust zahlreicher geschützter Individuen der verschiedenen Arten führen wird.

Das Vogelschutzgebiet wurde entgegen der Auffassung des Beklagten nicht wirksam als Europäisches Vogelschutzgebiet gem. § 10 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG durch die LSG-VO ausgewiesen (S. 1607 PFB). Die LSG-VO leidet unter erheblichen Defiziten, so dass nach wie vor ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliegt. Ein Vorhaben, welches ein faktisches Vogelschutzgebiet beeinträchtigt, ist unzulässig. Der Planfeststellungsbeschluss ist bis zur wirksamen Unterschutzstellung außer Vollzug zu setzen.

Selbst wenn – entgegen der hier vertretenen Auffassung – angenommen werden würde, dass eine wirksame Unterschutzstellung erfolgt ist, verstößt der Planfeststellungsbeschluss durch die fehlerhafte Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gegen § 34 Abs. 2 HENatG; Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, denn grundsätzlich dürfen von einem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen auf ein Vogelschutzgebiet ausgehen. Eine Prüfung, ob ausnahmsweise eine Beeinträchtigung zugelassen werden kann, wurde vom Beklagten nicht einmal vorsorglich durchgeführt. Dieser Fehler muss zur Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbe-

schlusses führen. Ob der Fehler durch ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren geheilt werden kann, muss einem solchen vorbehalten bleiben.

Dieser Fehler schlägt jedoch auch auf die Alternativenprüfung durch. Der Beklagte führt in Kapitel C III 8.2.10.5.3, S. 1703 aus:

„so könnte dies nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bestenfalls zu einer Gleichrangigkeit der Vorhabensvariante und der Variante Landebahn Nordost führen.“

Wenn das unmittelbar an die geplante Landebahn angrenzende Vogelschutzgebiet Untermainschleuse erheblich beeinträchtigt wird, dann müsste dies zwingend – auch nach Auffassung des Beklagten – die Folge haben, dass die Vorhabensalternative Nordost vorzugswürdig ist. Eine Heilung dieses Fehlers ist nicht möglich, so dass der Planfeststellungsbeschluss aufzuheben ist.

Das Vorhaben führt zu „erheblichen Beeinträchtigungen“ für die Arten Schwarzmilan, Lachmöwe, Zwergtaucher, Zwergsäger, Graureiher, Gänsesäger, Tafelente, Reiherente, Saatkrähe, Stockente und Blessralle. Außerdem können für die nach § 2 Absatz 3 LSG-VO Untermainschleuse namentlich nicht genannten Arten erhebliche Beeinträchtigungen schon deshalb nicht ausgeschlossen werden, weil der Beklagte für diese Arten keine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt hat.

Der Schutzzweck des als LSG ausgewiesenen Vogelschutzgebietes Untermainschleuse ergibt sich aus § 2 LSG-VO. § 3 enthält die Verbotstatbestände. Nach § 3 Abs. 1 LSG-VO ist es im Geltungsbereich der Verordnung verboten, „Handlungen vorzunehmen, die die Lebensräume der Vögel beeinträchtigen oder verschmutzen oder die Vögel belästigen und dem Schutzzweck nach § 2 zuwiderlaufen.“ Mit § 3 Abs. 3 werden die Verbote auch auf solche Handlungen erweitert, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung stattfinden, aber „in das Gebiet hineinwirken können und dem Schutzzweck erheblich zuwiderlaufen können.“

Die unmittelbare Gültigkeit der Verbote gilt nach § 3 Abs. 4 LSG-VO nicht für „Vorhaben und Maßnahmen, die einer behördlichen Entscheidung oder Anzeige bedürfen oder von einer Behörde durchgeführt werden“. Unterstellt man, dass die LSG-VO gültig ist, dann ergeben sich die Rechtsmaßstäbe der FFH-VP unmittelbar aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften (§ 34 Abs. 1 S. 2 HENatG). Die Verbote der LSG-VO gehören zweifellos zu den Vorschriften, die zum Schutzzweck erlassen wurden. Damit ergeben sich die Rechtsmaßstäbe aus § 2 (dem Schutzzweck) und aus § 3 (die Verbote) der LSG-VO.

Die unmittelbaren Beeinträchtigungen der Vögel ergeben sich insbesondere aus dem erhöhten Mortalitätsrisiko und den Störungen, die durch das Vorhaben hervorgerufen werden. Die mittelbaren Beeinträchtigungen beziehen sich auf den Mönchwaldsee und ergeben sich durch die Veränderungen der Habitataignung und der Eutrophierung.

Das Vorhaben erhöht das Mortalitätsrisiko durch die Kollision zwischen Vögeln und Flugzeugen - den so genannten Vogelschlag - und durch Wirbelschleppen. Der Beklagte hat verkannt, dass das Mortalitätsrisiko für die Vögel wegen der Wirkung der Wirbelschleppen deutlich größer ist, als das Vogelschlagrisiko (Petri 2005). Die Erhöhung des Mortalitätsrisikos betrifft alle geschützten Arten und führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung. Die kritischen Bereiche betreffen den Main-km 14,4, den Luftraum vom Landebahnbereich bis zum Main-km 14,4 und die Gefährdung nahrungssuchender Individuen insbesondere der Arten Schwarzmilan, Graureiher und Saatkrähe im Landebahnbereich selbst.

Der Beklagte stellt nicht in Zweifel, dass eine vorhabensbedingte Mortalität auch dann als erhebliche Beeinträchtigung zu behandeln ist, wenn das Todesereignis außerhalb des Vogelschutzgebietes erfolgt. Er schließt vorhabensbedingte Mortalitätsverluste auch nicht aus, kann aber ihren Umfang nicht beziffern. In dieser Situation hätte er die erhebliche Beeinträchtigung bejahen müssen.

Der Planfeststellungsbeschluss verlangt bei Main km 14,4 aus Sicherheitsgründen die Einrichtung eines Vorwarnsystems zur Vermeidung von Vogelschlägen vor Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn. In der Verträglichkeitsprognose wird das Vorwarnsystem fehlerhaft als Minimierungsmaßnahme aufgefasst. Selbst wenn das Vorwarnsystem einmal funktionieren sollte, führt es nur sehr eingeschränkt zur Vermeidung von Vogelverlusten, da es in der praktischen Anwendung der Interpretation der DFS unterliegt. Das ganze System soll die Sicherheit der Luftfahrt und nicht die Sicherheit der geschützten Vögel garantieren. Im übrigen muss bezweifelt werden, dass das Vorwarnsystem jemals funktionieren wird.

Die Annahme des Beklagten, dass das vorhabensbedingte Mortalitätsrisiko nicht über ein allgemein bestehendes Risiko hinausgehe, ist falsch, denn es ist unbestritten, dass eine Risikoerhöhung stattfindet und dass jedes zusätzliche Risiko eine Beeinträchtigung darstellt. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist ja gerade die auf das Gebiet bezogene Prognose, wie groß das zusätzliche Risiko für die Schutzgegenstände werden kann. Da die Ausweisung eines Schutzgebietes

den Schutz der Vögel erhöhen und dauerhaft gewährleisten soll, dass sie in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen können, ist der Hinweis auf eine allgemeine Gefährdungslage abseits des Schutzgebietes nicht von Bedeutung. Mit dem Planfeststellungsbeschluss werden kurz nach der Identifizierung als Vogelschutzgebiet das vorhabensbedingte Mortalitätsrisiko deutlich erhöht und hierdurch die Erhaltungsziele beeinträchtigt.

Dem Beklagten ist vorzuwerfen, dass er während des Genehmigungsverfahrens keine Maßstäbe zur Beurteilung der Beeinträchtigung durch ein zusätzliches Mortalitätsrisiko entwickelt, die Höhe eines bestehenden allgemeinen Risikos nie formuliert und auch keinen Gebietsbezug hergestellt hat.

Da schon heute ein besonderes Mortalitätsrisiko, durch die Jagd anzunehmen ist, besteht eine Vorbelastung, die zur Senkung der Erheblichkeitsschwelle führt. Dies hat der Beklagte verkannt.

Hinsichtlich der verschiedenen Arten hat der Beklagte Fallunterscheidungen getroffen, die nicht mit dem Prüfmaßstab einer FFH-Verträglichkeitsprüfung vereinbar sind:

Für die Vogelarten Lachmöwe, Saatkrähe, Graureiher und Kormoran, die voraussichtlich in großer Zahl mit Flugzeugen kollidieren oder durch die Wirbelschleppen zu Tode kommen werden, werden die gebietsbezogenen Verluste nicht einmal überschlägig kalkuliert, sondern es wird pauschal unterstellt, dass ihre Zahl im Rechtssinn unerheblich sei. Diese Sichtweise ist schon deshalb unzutreffend, weil sie den Unterschied zwischen dem Verlust von Rastvögeln und Durchzüglern und Brutvögeln nicht berücksichtigt. Würde z.B. ein Brutvogel des Kormorans, des Graureihers oder der Saatkrähe durch Vogelschlag zu Tode kommen, läge die Erheblichkeit unter Berücksichtigung der je-desto-Formel auf der Hand. Kormorane fliegen nach Petri (2005, S. 97) regelmäßig bei Main-km 14,4 in der kritischen Höhe ein.

Eine zweite Fallgruppe betrifft die Arten mit mittlerer Häufigkeit, zu der alle Enten und Rallen gehören. Diese nehmen Ortsveränderungen überwiegend in der Dämmerung und in der Dunkelheit vor. Beobachtungen zu Tagesflugbewegungen sind für diese Arten nicht aussagekräftig, weil sie im Regelfall durch Störungen ausgelöst wurden. Gleichwohl wurden 25 % aller Flüge in der kritischen Höhe von > 100 m festgestellt (Petri 2005, S. 111 ff).

Die dritte Fallgruppe betrifft die Arten mit eher geringeren Individuenzahlen. Zutreffend wird aus der geringeren Anwesenheit auch eine geringere Mortalitätszahl hergeleitet. Der Beklagte verkennt aber, dass sich die erhebliche Beeinträchtigung aus der Wahrscheinlichkeit der vorhabensbedingten Mortalität und – nach der jectosteo-Formel – aus der Seltenheit ergibt. Außerdem nehmen auch dieser Arten, wie fast alle Wasservögel Ortsveränderungen vor allem in der Dunkelheit vor. Unklar ist aber, wie häufig die Arten in den kritischen Bereichen und in welchen Höhen sie dann fliegen. Zu dieser Gruppe gehört z.B. der Zwergsäger aber auch der Haubentaucher.

Das Vogelschlagrisiko wird vom Beklagten in der Sache unterschätzt und in rechtlicher Hinsicht falsch gewürdigt. Dabei geht es an dieser Stelle nicht um die Frage, inwieweit es durch das erhöhte Vogelschlagrisiko zu einem Flugzeugabsturz kommen kann. Vielmehr hätte der Beklagte beurteilen müssen, ob mit Gewissheit ausgeschlossen werden kann, dass entweder durch die Kollision von Vögeln und Flugzeugen und/oder durch die vom landenden Flugzeug hervorgerufenen Wirbelschleppen es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der in dem Vogelschutzgebiet Untermainschleuse zu schützenden Vogelarten kommen kann.

10.6 Der Planfeststellungsbeschluss stellt den Schutz der globalen Kohärenz nicht sicher

Mit der Durchführung des planfestgestellten Vorhabens gehen zahlreiche erhebliche Beeinträchtigungen von durch das Rechtsregime des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 5 S. 1 HENatG geschützten FFH-Gebiete einher. Wesentliche - und insbesondere nicht durch Abwägung überwindbare - Voraussetzung für eine ausnahmsweise Zulassung einer erheblichen Beeinträchtigung in einem FFH-Gebiet ist gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, dass alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden müssen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Soweit der Beklagte die erheblichen Beeinträchtigungen verkannt oder fehlgewichtet hat, fehlt es folglich von vornherein an den nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 5 S. 1 HENatG erforderlichen Festsetzungen zur Gewährleistung der Kohärenzsicherung. Auch soweit der Planfeststellungsbeschluss aber Maßnahmen zur Kohärenzsicherung festgesetzt hat, erfüllen diese die Anforderungen in rechtlicher und fachlicher Hinsicht nicht.

Das dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Kohärenzkonzept zum Ausgleich der erheblichen Beeinträchtigungen, die durch das planfestgestellte Vorhaben verursacht werden, erfüllt nicht die Anforderungen des § 34 Abs. 5 HENatG; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL. Dies liegt zum einen daran, dass die fehlerhaften Verträglichkeitsprüfungen nicht alle erheblichen Beeinträchtigungen der FFH- und Vogelschutzgebiete festgestellt haben und zum anderen an den Stellen, an denen erhebliche Beeinträchtigungen bejaht wurden, diese quantitativ fehlerhaft ermittelt worden sind. Weiterhin sind die Flächen, auf denen der Ausgleich für die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen angeordnet worden sind, zu weiten Teilen fachlich nicht geeignet, die beeinträchtigten Funktionen wieder herzustellen. Aufgrund des Verlaufs des Planfeststellungsverfahrens werden erhebliche Zweifel geltend gemacht, ob eine Kohärenzsicherung für dieses Vorhaben gelingen kann.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung zur A380-Halle die grundsätzliche Möglichkeit eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens nur dann bejaht, wenn die Durchführung der notwendigen Kohärenzmaßnahmen nicht ungewiss sei (Urteil vom 31.01.2006, 4 B 49.05). Hier ist der Erfolg der Kohärenzmaßnahmen aber ungewiss, so dass der Planfeststellungsbeschluss aufzuheben ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in der Entscheidung zur Westumfahrung-Halle muss der Nachweis über die Wirksamkeit der Schadensminderungs- und Schadensvermeidungsmaßnahmen gelingen. Dies muss ebenso bzw. erst recht für die Kohärenzsicherungsmaßnahmen gelten, da im kohärenten Netz keine Lücke verbleiben darf. An der Eignung und Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen bestehen allerdings erhebliche Zweifel. Die neue Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts führt die bisherige Rechtsprechung zum FFH-Recht konsequent weiter und bezieht insbesondere auch die Rechtsmaßstäbe des EuGH mit ein. Legt man diese strengen Maßstäbe an die planfestgestellten Kohärenzmaßnahmen an, so muss festgestellt werden, dass diese von dem Nachweis der Geeignetheit der vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen weit entfernt sind. § 34 Abs. 5 HENatG (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) gebietet es, dass eine zeitliche Verschiebung der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht möglich ist. Die Anordnung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist Tatbestandsvoraussetzung, um die erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes zu gestatten (BVerwG, U.v. 17.01.2007, 9 A 20.05, Rdnr. 147; Halama, NVwZ 2001, 506 (512)). Es handelt sich mithin um zwingendes Recht. Nicht nur das „Ob“ der Kohärenzsicherungsmaßnahmen muss zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses feststehen. Die Planung von Kohärenzsicherungs-

maßnahmen ist trotz des Versuches der Nachbesserung nicht gelungen. Das Vorhaben hätte nicht zugelassen werden dürfen (vgl. hierzu: Gassner/Bendomin-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, § 34, Rdnr. 41; Louis, BNatSchG, 2. Auflage, § 19 c, Rdnr. 33).

10.6.1 Unzureichende Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen

Die erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ und „Mark- und Gundwald“ sind völlig unzureichend ermittelt worden. Ebenso gravierend ist, dass die erheblichen Beeinträchtigungen der anderen angrenzenden FFH- und Vogelschutzgebiete gänzlich verneint worden sind. Hierdurch erfolgte eine quantitativ völlig unzulängliche Schadensermittlung, die der Kohärenzplanung der Beigeladenen zugrunde liegt. Nach dem Auslegungslitfadens zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL der EU-Kommission, Januar 2007, wird auf die Gewährleistung der Qualität von Verträglichkeitsprüfungen gem. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL äußersten Wert gelegt (vgl. S. 5 des Leitfadens). Die Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfungen entscheiden darüber, wofür ein Ausgleich – sowohl in Bezug auf die Qualität als auch auf die Quantität – geschaffen werden muss (S. 6 des Leitfadens). Unter Bezugnahme auf die Schlussanträge der Generalanwältin Kokott kommt auch das Bundesverwaltungsgericht zu der Feststellung, dass die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen nur in Abhängigkeit von der Beeinträchtigung des jeweiligen Gebietes identifiziert werden können.

- BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 (9 A 20.05), Rdnr. 147 (nach Juris);
- EuGH, RS. C-209/04, Slg. I-2755, Nr. 84. -

10.6.2 Ungeeignetheit der zur Verwirklichung von Kohärenzmaßnahmen vorgesehenen Flächen

Mit den vorgesehenen Kohärenzflächen wird von dem Beklagten suggeriert, dass ausreichend – weil flächenmäßig sehr große – Gebiete planfestgestellt worden sind, um die Kohärenz wieder herzustellen.

Die fachliche Ungeeignetheit der Kohärenzplanung kann an einem Beispiel deutlich gemacht werden: Der Beklage stellt auf S. 1757 bezüglich der Kohärenz für

den LRT 9190 fest, dass der Maßnahmeraum „Wald bei Walldorf“ erforderlich sei. Bei dem LRT 9190 handelt es sich um „Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur“. Die vom Beklagten für „erforderlich“ gehaltene Fläche im Maßnahmeraum „Wald bei Walldorf“ besteht derzeit aus Kiefernbeständen!!! Eine Entwicklung von Eichenwäldern ist dort angesichts der standörtlichen Voraussetzungen sehr unsicher und bestenfalls sehr langfristig in weit mehr als 100 Jahren möglich.

Die Beigeladene hat das Planfeststellungsverfahren mit einem völlig ungeeigneten Kohärenzkonzept begonnen. Die erste Planung musste nach dem Urteil des Senats zur „A380-Werft“ nahezu komplett für die 2. Offenlegung verworfen werden. Doch der BUND-Hessen konnte nachweisen, dass auch das 2. Kohärenzkonzept trotz der neuen Flächenkulisse massive Defizite und Fehler beinhaltete. Obwohl weder die Flächen Rüsselsheim-Nord und Rüsselsheim-West noch die Wälder südwestlich von Walldorf ausreichend auf ihre Geeignetheit untersucht worden waren, wurden diese dann der Kohärenzplanung zugrunde gelegt. Erst kurz vor dem Planfeststellungsbeschluss, im Oktober 2007, versuchte die Beigeladene die Mängel durch eine Ergänzung um mehrere hundert Hektar zu beheben. Ein in sich schlüssiges Konzept lag dieser Planung nicht (mehr) zugrunde.

Die planfestgestellten Kohärenzmaßnahmen wurden mittlerweile dem Gutachter, Dr. Wolfgang Goebel, ecoplan, zur Überprüfung vorgelegt. Dem Gutachter waren bereits die zur 2. Offenlage im Jahr 2007 von der Beigeladenen vorgelegten Kohärenzplanungen vorgelegt worden. Der Gutachter ist bestens vertraut mit den südhessischen Gegebenheiten bezüglich der ökologischen Faktoren Vegetation, Klima, Boden, Grundwasser, Flora und Fauna. Er hat für die hessische Landesregierung bzw. das Regierungspräsidium Darmstadt im Jahr 2004 die Grunddatenerfassung für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald erstellt. Zahlreiche weitere Gutachten verschiedener Auftraggeber behandeln ökologisch-vegetationskundliche Themen in Südhessen und darüber hinaus. Die fachliche Qualifikation des Gutachters fußt nicht zuletzt auf seiner grundlegenden Arbeit „Die Vegetation der Wiesen, Magerrasen und Rieder im Rhein-Main-Gebiet (1995)“, welche zur Promotion führte.

Dem Gutachter wurde die Frage vorgelegt, ob die dem Planfeststellungsbeschluss für die Kohärenzmaßnahmen vorgesehenen Flächen geeignet sind. Er kommt zu dem Ergebnis, dass trotz verschiedenster und großflächiger Maßnahmenfestsetzungen auf einer Fläche von insgesamt 1.805,6 ha die Kohärenz nicht für alle

FFH-LRT und -Arten und insbesondere für die des LRT 9190 und des Hirschkäfers nicht gewährleistet werden kann.

„Überprüfung der geplanten Kohärenzflächen im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen ausbau Frankfurt a.M., im Auftrag des Kreis Ausschusses des Kreises Groß-Gerau, ecoplan, bearbeitet von: Dr. Wolfgang Goebel (Dipl.-Biol.).

Bemerkenswert sei die selbst bei einer wohlwollenden Bewertungsvariante auftretende Diskrepanz zwischen den enorm großen Gesamtflächen der Kohärenzräume und den für die Kohärenzsicherung tatsächlich brauchbaren Maßnahmeflächen. Nur geringe Flächenanteile in den Kohärenzräumen seien geeignet für sofortige bis kurzfristige Kohärenzmaßnahmen. Insgesamt betrage der für die Kohärenzsicherung der FFH-LRT brauchbare Flächenanteil bei wohlwollender Betrachtung mit ca. 80 ha nur etwa 4 % der Gesamtfläche aller Kohärenzräume (1.805,6 ha laut PFB). Bei einer kritischen Bewertungsvariante verschlechtert sich dieses Verhältnis, insbesondere für den LRT 9190 und den Hirschkäfer drastisch. Dies liege vor allem daran, dass diese Variante stärker die vorhersehbaren Hindernisse (feuchte Standortverhältnisse, Beseitigung des starken Traubenkirschen-Untewuchses) für die Kohärenzeignung der ausgewählten Flächen berücksichtigt. Bei dieser kritischen Betrachtung betrage der für die Kohärenzsicherung für die FFH-LRT insgesamt brauchbare Flächenanteil mit ca. 110 ha sogar nur ca. 6 % der Gesamtfläche aller Kohärenzräume. Die Bewertung der Flächeneignung des neuen Kohärenzraumes „Wälder südwestlich Walldorf“ für die FFH-Anhang II-Arten kann erst nach Vorlage der Bestandskarten für dieses Gebiet hinreichend überprüft und nachvollzogen werden. Ausgehend von der Primärliteratur zum Hirschkäfer, auf die die Beigeladene ihre Flächenauswahl stützt, ist ein ausreichender Kohärenzumfang jedoch wegen der unterschiedlichen Habitatqualität ausgeschlossen. Denn während im Kelsterbacher Wald auf ca. 500 ha über 1.600 Hirschkäfer pro Jahr gefunden wurden, beträgt ihre Zahl in der mit über 1.000 ha mehr als doppelt so großen Kohärenzfläche nur knapp 50 Tiere. Dieser standörtlich bedingte Unterschied der Habitatqualität wurde vom Beklagten verkannt.

In einer abschließenden bilanzierenden Darstellung kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass von einer ausreichenden Kohärenzsicherung der geplanten Maßnahmen nicht mehr gesprochen werden kann (S. 67 des Gutachtens).

10.6.3 Kohärenz der Natura 2000-Gebiete nicht gewährleistet

Der Planfeststellungsbeschluss stellt die globale Kohärenz nicht sicher. Der Beklagte hat die Vernetzungsfunktionen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald nicht erkannt. Er hat sich stattdessen auf eine Flächenkalkulation zurückgezogen, die den rechtlichen und fachlichen Mindestanforderungen nicht genügt. Zum Nachweis wird auf die folgende gutachterliche Stellungnahme verwiesen und diese zum Gegenstand der Klagebegründung gemacht.

„Bewertung der Kohärenzsicherung im Zuge des geplanten Baus der Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen“ – Gutachterliche Stellungnahme, Dr. Matthias Schreiber, 10.03.2008.

Der Beklagte hat verkannt, dass das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald ein zentraler Baustein in der halbkreisförmigen Anordnung der FFH-Gebiete um den Frankfurter Flughafen ist und für die o.g. Schutzgüter aufgrund seiner Lage eine Vernetzungsfunktion erfüllt. Der Gutachter Dr. Schreiber hat zur Vernetzungsfunktionen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald festgestellt:

„Zusammengefasst hat man es also mit einem für die mitteleuropäische Kulturlandschaft relativ großen, in sich kohärenten Teilnetz für mindestens 2 Lebensraumtypen des Anhangs I und 3 Arten des Anhangs II FFH-RL zu tun, welches aufgrund natürlicher und anthropogen bedingter Barrieren allerdings nur bedingt mit den weiteren Gebieten des Schutzgebietsnetzes verknüpft ist. Es erfüllt derzeit alle qualitativen, quantitativen und räumlich-funktionalen Anforderungen, die die Richtlinie an den Gebietsverbund stellt.“ Schreiber 2008, S. 9.

Der Beklagte hat das Ziel der Kohärenz aus den Augen verloren. Die Bewältigung der Kohärenzsicherung wurde einzig und allein auf eine Frage der schieren Masse reduziert hat, ohne qualitative und räumlich-funktionale Minimalanforderungen an die Maßnahmen zu stellen.

Wenn schon standörtliche Qualitäten und die Prüfung ökologischer Potenziale der Kohärenzflächen offensichtlich keine Rolle gespielt haben, so hätten wenigstens räumliche Kriterien bei der Festlegung der Kohärenzflächen berücksichtigt werden können, die auf längere Sicht einen begrenzten Gebietsverbund erlaubt hätten. Der Planfeststellungsbeschluss hat hierzu nicht einmal die Planunterlagen ausgewertet, die zumindest für drei der Arten – Hirschkäfer, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr – ein erhebliches Lebensraumpotenzial östlich des FFH-Gebietes „Schwanheimer Wald“ dokumentieren. Für alle drei Arten besteht der in den Plänen dargestellte Bereich nämlich überwiegend aus Flächen mit mittlerer, hoher oder sogar sehr hoher Bewertung. Insbesondere für den Hirschkäfer gilt, dass eine Kohärenzplanung für die planfestgestellte Variante Nordwest östlich des FFH-Gebietes Schwanheimer Wald das hier nun isolierte und damit potentiell gefährdete Teilvorkommen durch eine Vergrößerung der Habitatfläche stabilisiert hätte.

Dass die Landebahn im FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ bei dem nach Art. 6 Abs. 4, Art. 16 FFH-RL und Art. 9 VRL erforderlichen Alternativenvergleich ausscheidet, weil die Realisierung einer Landebahn Nordost im FFH-Gebiet „Schwanheimer Wald“ mit geringeren Beeinträchtigungen verbunden ist, zeigt sich auch unter dem Gesichtspunkt der Kohärenzplanung. Die in Senckenberg (2006, S.64) aufgezeigten Flächen des Hirschkäfervorkommens östlich des FFH-Gebietes Schwanheimer Wald sind nicht nur standörtlich geeignet und aufwertungsfähig, sie würden darüber hinaus die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Schwanheimer Wald durch eine Landebahn insgesamt auch funktionell besser abfedern, so dass der Gesamtschaden an der Metapopulation rund um den Flughafen langfristig geringer wäre. Es zeigt sich, dass die funktionell abgeleitete Kohärenzplanung im Umkehrschluss der erfolgreiche Plausibilitätstest für die Wahl der Alternative mit den geringeren Beeinträchtigungen ist. Aus dem geringeren Schadensumfang im FFH-Gebiet Schwanheimer Wald wäre nicht nur eine geringere Umfang an Kohärenzflächen gefolgert, es zeigt sich auch, dass die dann notwendigen Kohärenzmaßnahmen ihre funktionelle Leistung im Biotopverbund besser erfüllt hätten.

10.7 Verstoß gegen das Artenschutzrecht

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt gegen die zwingenden, nicht per Abwägung überwindlichen Vorschriften des gesetzlichen Artenschutzes (§§ 42 Abs. 1 Nr. 1-3, 43 Abs. 8 S. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 12 Abs. 1, 16 Abs. 1 FFH-RL bzw. Art. 5, 9 VS-RL). Der Planfeststellungsbeschluss wurde von Dr. Matthias Schreiber hinsichtlich des Artenschutzes fachlich geprüft. Auf die Inhalte des Gutachens wird Bezug genommen und diese zum Gegenstand der Klagebegründung erklärt (Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Frankfurter Flughafens, Dr. Matthias Schreiber, März 2008). Auch dieses Gutachten wurde bereits vorgelegt. Sollte das Gericht eine nochmalige Übersendung wünschen, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

Insoweit ist bereits der grundlegende Mangel des Planfeststellungsbeschluss herauszustellen, dass dieser in seinem verfügenden Teil der Beigeladenen in einem größeren Umfang die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gestattet als dies seiner Bewertung in der Begründung zu entnehmen ist. Der Beklagte gestattet nämlich hinsichtlich aller in § 42 Abs. 1 BNatSchG genannten Handlungen eine Befreiung.

Die Beachtung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände konnte dem Beklagten sodann auch inhaltlich nicht gelingen, da die dazu benötigten Sachverhaltsermittlungen nicht durchgeführt worden sind. Die seitens der Beigeladenen beim Senckenberg-Institut beauftragten Untersuchungen waren von ihrer methodischen Ausrichtung (sie bildeten die Grundlage für das Raumordnungsverfahren) her nicht geeignet, die speziell in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bestehenden Anforderungen zu erfüllen. Es wurde lediglich das vorkommende Artenspektrum und die ungefähre Verteilung der Reviere ermittelt, nicht hingegen die aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderliche individuenbezogene Betrachtung der vorhabensbedingten Eingriffswirkungen.

Ferner sind die Ergebnisse der Untersuchungen aus den Jahren 2000 und 2001 auch aufgrund ihres Alters ungeeignet, um auf der Ebene der Planfeststellung eine rechtmäßige Abarbeitung der artenschutzrechtlichen Regelungen zu ermöglichen.

Auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen war der Beklagte nicht in der Lage, in Bezug auf jede Tierart das Ausmaß an Eingriffen in die Verbotstatbestän-

de des § 42 Abs. 1 Nr. 1 - 3 BNatSchG zutreffend zu würdigen und wirksame - insbesondere auch vorhabensverträgliche - Vermeidungsmaßnahme einzuplanen (Schreiber, Pkt. 5., S. 23 ff.)

Er konnte darüber hinaus auch auf der Ebene der Ausnahmeprüfung die gesetzlichen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf die Alternativenprüfung nicht erfüllen (Schreiber, Pkt. 7., S. 50 ff.).

Eine (rechtmäßige) Ausnahmenerteilung in Bezug auf die Verbotstatbestände war dem Beklagten ferner nicht möglich da er nur unzureichende - zum Teil auch gar keine - Kenntnisse über den Erhaltungszustand der Arten hat und die Frage nach der Vermeidung dessen Verschlechterung (§ 43 Abs. 1 BNatSchG) mithin ebenso wenig auf gesicherter Grundlage beantworten kann, wie die Frage nach dem Verweilen der Arten in einem günstigen Erhaltungszustand (Art. 16 FFH-RL).

Doch auch selbst wenn man diese Mängel einmal unberücksichtigt lässt, kommt man zu dem Ergebnis der Rechtswidrigkeit der Ausnahmeerteilung bzgl. der artenschutzrechtlichen Verbote. Der Beklagte verkennt, dass es insbesondere bzgl. Feldermaus- und Vogelarten zu Tötungen i.S.v. § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen wird, die auch durch die geplanten Maßnahmen der ökologischen Baubegleitung nicht vermieden werden können. Dies betrifft zum einen Tötungen durch Rodungsmaßnahmen in Zeiten, in welchen sich ein Aufenthalt von Tiere bzw. Brutgelegen in diesen nicht ausschließen lässt, zum anderen aber auch die flugbetriebsbedingten Auswirkungen (Verlust von Brutgelegen durch Wirbelschleppen) (Schreiber, Artenschutz, Pkt. 2, S. 5 ff.).

Des Weiteren hat der Beklagte die mit den Baumaßnahmen und dem Betrieb des ausgebauten Flughafens einhergehenden Störungen der Arten i.S.v. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht hinreichend erkannt. Insbesondere Vorhabenswirkungen durch den Flugbetrieb auf die Avifauna würdigt er vollkommen unzureichend. Auch sonst offenbart der Beklagte mit willkürlich anmutenden Negierungen von erheblichen Störungswirkungen in Bezug auf zum Teil offenkundig in gleicher oder sogar erheblicherer Weise vorhabenbetroffener Tieren, dass er sich entweder mit den bestehenden Erkenntnissen nicht auseinandergesetzt oder grundlegend falsche Schlüsse gezogen hat (Schreiber, Artenschutz, Pkt. 3, S. 8 ff.).

Entsprechend gelagerte Unzulänglichkeiten sind dem Planfeststellungsbeschluss

auch in Bezug die Abarbeitung des Verbotstatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorzuhalten (Schreiber, Pkt. 4.1, S. 20 ff.).

Soweit der Beklagte meint, dass Handlungen i.S.v. § 42 Abs. 1 Nr. 1 - 3 BNatSchG bzw. Art. 12 FFH-RL bzw. Art. 5 VS-RL bereits von der Tatbestandsmäßigkeit der Verbote freisprechen zu können, wendet er die mit den europarechtlichen Vorgaben offenkundig nicht konforme Regelung des § 42 Abs. 5 S. 2 BNatSchG an. Auch ungeachtet deren grundsätzlich nicht möglichen Anwendbarkeit, ist den vom Beklagten angerechneten Maßnahmen in der Sache die Gewährleistung einer entsprechenden Wirkung abzuspochen (Schreiber, Pkt. 5.6, S. 32 ff.).

Hinsichtlich der Ausnahmeprüfung ist negiert der Beklagte, dass er über keine ausreichenden Kenntnisse betreffend den Erhaltungszustand der Arten verfügt und er auch eine „Worst-Case“-Betrachtung nicht konsequent praktiziert. Seine Annahmen über die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen ist ebenfalls fehlerhaft und rechtswidrig (Schreiber, Artenschutz, Pkt. 8, S. 59 ff.)

Schließlich ist sodann festzustellen, dass der Beklagte eine den Anforderungen des § 43 Abs. 8 BNatSchG, Art. 16 FFH-RL nicht genügende Alternativenprüfung vorgenommen hat und offenkundig die aus artenschutzrechtlichen Gründen eindeutige Vorzugswürdigkeit einer Vorhabensrealisierung in Bezug auf die Landebahnerrichtung im Schwanheimer Wald - anstelle des Standorts im Kelsterbacher Wald - verkannt hat (Schreiber, Artenschutz, Pkt. 7, S. 50 ff.).

10.8 Rechtswidrige Bannwaldaufhebung

Die forstrechtliche Entscheidung über die Aufhebung der Bannwalderklärung ist gem. § 22 Abs. 5 i.V.m. Abs. 2 Satz 3 HEForstG rechtswidrig. Nach diesen Regelungen ist eine Aufhebung der Erklärung zu Bannwald möglich, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Diese Voraussetzungen liegen entgegen der Begründungen des Beklagten im Planfeststellungsbeschluss, Kapitel C III 7.1.2, S. 1252 ff. für alle drei hiervon betroffenen Waldgebiete (insbesondere Kelsterbacher Wald, Wald in Walldorf und Rüsselsheim) nicht vor.

Überwiegende Gemeinwohlgründe können den Bau einer Landebahn mitten im Bannwald Kelsterbacher Wald nicht rechtfertigen. Die Berufung des Beklagten auf die Rechtfertigung für den Ausbau überwiegt nicht das Interesse am Erhalt des Bannwaldes mit seinen erheblichen Schutzfunktionen. Der Beklagte hat die öffentlichen Interessen am Ausbau des Frankfurter Flughafens zu hoch gewichtet und die entgegenstehenden öffentlichen Interessen am Erhalt des Bannwaldes hingegen fehlerhaft zu niedrig bewertet. Weder besteht ein Bedarf am Standort Frankfurter Flughafen das Luftverkehrsaufkommen zu befriedigen noch können die von dem Beklagten angeführten Gründe der positiven Auswirkungen auf den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie den positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft als Beleg für das Überwiegen der öffentlichen Interessen am Ausbau angeführt werden. Bezüglich der substantiierten Darlegung der Kläger zur Fehlgewichtung der öffentlichen Interessen wird auf die Ausführungen in Kapitel II.9 verwiesen.

10.8.1 Rechtswidrige Aufhebung des Bannwaldschutzes für den Kelsterbacher Wald

Die Bannwaldaufhebung ist bereits deshalb rechtswidrig, weil lediglich der planfestgestellte Umgriff des Vorhabens als Bannwald aufgehoben worden ist. Entgegen der Auffassung des Beklagten hätten zumindest die kleineren verinselten Flächen zwischen der Autobahn BAB 3, den Rollbrücken und der Landebahn aus der Bannwaldeigenschaft entlassen werden müssen, denn diese Flächen können die ihnen mit der Schutzerklärung zugewiesenen Funktionen nicht mehr erfüllen. Die Behauptung des Beklagten, dass die verbleibenden Rest- bzw. Inselnflächen nicht „ihren durch die Bannwalderklärung bewirkten Schutz“ verlieren würden (S. 1253 PFB), ist falsch. Das dann folgende Zitat aus der Entscheidung des VGH Kassel vom 26.08.2004 geht an der Sache vorbei. Denn der Entscheidung lag ein völlig anderer Sachverhalt zugrunde. Durch den Bau der A380-Werfthalle wurde ein im Verhältnis kleiner Teil des Bannwaldes im nördlichen Randbereich des Mark- und Gundwaldes gerodet (0,6 % der Fläche des Bannwaldes). Bis zum Ortsrand in Walldorf verlor der Bannwald zwar seine bis dahin gegebene vollständige Schutzfunktion. Allerdings blieb ein erheblicher Teil bestehen. Wenn der Beklagte dann die Passage aus dem Urteil zitiert, dass aufgrund der Rodung großer Teile des Bannwaldes, der im Verdichtungsraum eine besondere Bedeutung hat, der ver-

bleibende Teil noch schutzwürdiger wird, dann belegt dies die fehlerhafte Bewertung des Beklagten. Der VGH Kassel wollte hiermit sicherlich nicht zum Ausdruck bringen, dass immer dann, wenn ein Waldstück von der Aufhebung verschont bleibt, dies dann schutzwürdiger wird.

Von dem Bannwald im Kelsterbacher Wald sollen 38,20 % gerodet werden. Der Rest ist in mehrere verinselte Flächen eingeteilt. Selbst der Beklagte geht auf Seite 1257 Planfeststellungsbeschlusses davon aus, dass die verbleibenden Inselflächen nur teilweise ihre Bannwaldfunktionen behalten werden. Dieser Sachverhalt ist mit der im A380-Verfahren entschiedenen Bannwaldverlustes sicherlich nicht zu vergleichen.

Es widerspricht dem gesunden Menschenverstand den Inselflächen eine schutzwürdigere Funktion zuzusprechen, wenn in der Mitte großflächig alle Schutzfunktionen verloren gehen und von der Nutzung Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen in einer Größenordnung ausgehen, die zu einer Veränderung der Waldstrukturen führen wird.

Völlig verkannt wird von der Beklagten das Schutzkonzept, welches mit den Bannwalderklärungen bewirkt werden sollte.

In Ziffer II) der Erklärung von Waldflächen in der Gemarkung Kelsterbach vom 01.04.1997 wird ausgeführt, dass die Restwaldfläche des Stadtwaldes Kelsterbach in der vergangenen Jahrzehnten durch zahlreiche Eingriffe stark beeinträchtigt worden ist. Großflächige Waldrodungen hatten zugunsten eines Gewerbegebietes, Straßenbauvorhaben, einer Bahnlinie und weiteren Nutzungen stattgefunden. Um weitere Rodungen zugunsten von anderweitigen Nutzungen zu verhindern, wurde der Wald als Bannwald ausgewiesen. Begründet wurde diese Bannwalderklärung folgendermaßen:

„Durch die besondere Lage des Stadtwaldes Kelsterbach inmitten des Ballungsraumes Rhein-Main erfüllen die Waldflächen trotz der vorgenannten Inanspruchnahme nach wie vor eine Vielzahl wichtiger Waldfunktionen, so dass weitere Waldverluste vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Waldflächen für das Allgemeinwohl nicht mehr hingenommen werden können“.

Bezeichnenderweise wurde der Kelsterbacher Wald erst 1997 zu Bannwald erklärt. Dies hatte seinen Hintergrund u. a. daraus, dass das Rhein-Main-Gebiet zu den waldarmen Gebieten in Hessen gehört. Um hier weitere Flächenverluste zu verhindern, sollten die Bannwalderklärungen ein für alle mal zum Ausdruck bringen, dass weitere wirtschaftliche oder infrastrukturelle Nutzungen keine Waldrodungen mehr zur Folge haben dürften. Bis zur Gesetzesänderung im Jahr 2002 des HForstG war allgemein anerkannt, dass Bannwald nur dann gerodet werden kann, wenn er seine Schutzfunktionen verloren hat. Eine weitere Ausnahmemöglichkeit war nach der früheren Gesetzeslage nicht vorgesehen.

Hält man sich vor Augen, dass die Vorhabensträgerin schon 1997 ihre Vorstellungen zum Gesamtausbauvorhaben der Öffentlichkeit vorgestellt hat und zu diesem Zeitpunkt schon über die Variante im Kelsterbacher Wald diskutiert wurde, wird deutlich, dass das RP Darmstadt trotz dieses vorhandenen Konfliktes, den Wald zu Bannwald erklärt hat.

Die mit der Ausweisung zum Bannwald von der hessischen Landesregierung verfolgten Ziele des Erhalts von Wald im waldarmen Verdichtungsraum werden geradezu konterkariert durch die großflächigen Aufhebungen von Bannwald zugunsten eines Infrastrukturprojektes. Gerade dies sollte verhindert werden.

10.8.2 Rechtswidrige Aufhebung des Bannwaldschutzes für den „Mark- und Gundwald“

Im „Mark- und Gundwald“ stellt sich die Situation etwas anders dar. Dort wurde der Wald schon 1986 zu Bannwald erklärt. Hintergrund war der Bau der Startbahn „West“.

Dies wird deutlich in II) der Bannwalderklärung von 1986:

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

Der Beklagte bagatellisiert die Bannwaldbeeinträchtigung, wenn er ausführt, dass die Vernichtung von Waldflächen im Ballungsraum Rhein-Main bei Betrachtung der vorliegend betroffenen Bannwaldbereiche im Verhältnis zu den verbleibenden Bannwaldflächen nicht zu einer substantiellen Beeinträchtigung der in der Bannwalderklärung genannten Schutzfunktionen führt. Es trifft zu, dass hier nur ein Teil von der gesamten Bannwaldfläche aufgehoben werden soll. Fälschlicherweise geht jedoch die Vorhabensträgerin bei ihrer Argumentation von der vorhandenen Bannwaldfläche aus und errechnet daraus einen Anteil der hier vernichtet werden soll.

Verkannt wird, dass gemäß der Bannwalderklärung jede zusätzliche Vernichtung von Bannwald verhindert werden sollte. Es geht nicht darum, dass trotz des Eingriffs noch ein größerer zusammenhängender Waldbestand existiert. Vielmehr geht es darum, dass u.a. durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens nach dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 (Bau der Startbahn 18 West) massiv in die Waldbestände eingegriffen worden ist. Mit der Erklärung zum Bannwald sollte hierfür ein Ausgleich geschaffen werden, um zu gewährleisten, dass zukünftige weitere Eingriffe in den Bannwald verhindert werden.

Aus diesem Grund wird in der Bannwalderklärung von 1986 der Zweck der Erklärung wie folgt festgelegt:

„Der Bannwald stellt eine Restwaldfläche im Rhein-Main-Gebiet dar. Das nach größeren Eingriffen – z. B. für den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt a. M., den Bau von Fern- und Nahverkehrsstraßen, sowie für Industrieansiedlungen – jetzt noch vorhandene Waldgebiet ist (...) unersetzlich.“

Bezug genommen wird auf das „vorhandene Waldgebiet“. Wenn von Unersetzlichkeit gesprochen wird, heißt dies, dass weder für den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt, noch für irgendwelche anderen baulichen Nutzungen, Bannwald in Anspruch genommen werden soll. Die ständige Verkleinerung durch immer weitere Nutzungsansprüche wird dem Schutzgedanken, der mit der Bannwalderklärung verfolgt wurde, nicht gerecht. Es geht gerade nicht darum, dass erst dann von der Unersetzlichkeit des Bannwaldes ausgegangen werden kann, wenn seine Funktionen alle nicht mehr erfüllbar sein werden. Vielmehr ist auch aus § 22 Abs. 2 HForstG zu entnehmen, dass Bannwald vorrangig deswegen erklärt wird, weil er aufgrund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung vor allem in den Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen in seiner Flächensubstanz in besonderem Maße schützenswert ist. Gerade die Flächensubstanz wird hier aber

angegriffen und widerspricht damit immanent dem Schutzgedanken des Bannwaldes. Dieser Grundgedanke des Schutzes vor weiterer Flächeninanspruchnahme wurde auch im Regionalplan Südhessen aufgegriffen. Dort wird festgelegt, dass das bestehende Netz von Bann- und Schutzwäldern zu ergänzen sei (Ziffer 10.2-13 RP-Südhessen 2000).

Der Bannwald soll nicht nur als Schutzstreifen der unmittelbar durch Lärm- oder Luftverschmutzung betroffenen Menschen an den Ortslagen der Siedlungen dienen. Vielmehr hat der Bannwald darüber hinausgehende Funktionen, die mit dem Bestand der Flächensubstanz zu tun haben. Auch deshalb ist der Ausgangspunkt des Beklagten falsch, der lediglich darauf abstellt, dass durch den verbleibenden Waldbestand, diese Funktionen nicht in einer Art und Weise betroffen werden, die die Bannwaldaufhebung nicht rechtfertigen würde.

10.8.3 Vertrauenstatbestand durch Bannwalderklärung nicht berücksichtigt

Der Beklagte argumentiert auf Seite 1255 des Planfeststellungsbeschlusses, dass der Bannwaldaufhebung nicht entgegenstehe, dass die Bannwalderklärungen zum Zweck der weiteren Verhinderung einer neuen Start- und/oder Landebahn ergangen sind. Aus den historischen Zusammenhängen und dem Wortlaut der Erklärungen geht hervor, dass eine Zulassung des Ausbaus des Flughafens in den Wäldern rund um den Flughafen nicht mehr zulässig ist (vgl. Einwendung des Landkreises Groß-Gerau vom 11.03.2005, S. 377 ff.). Der Beklagte nennt dieses dann eine „Ewigkeitsgarantie“.

Der VGH Kassel führt in seiner Entscheidung zur A380-Werft aus, dass ein Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten Rechtslage nicht geschützt sei.

- VGH Kassel, Urt. v. 28.06.2005, 12 A 8/05, Rdnr. 175 (nach Juris). -

Bei dem zu beurteilenden Planfeststellungsbeschluss darf jedoch weder der historische Werdegang noch der Wortlaut der nach wie vor bestehenden Bannwalderklärungen bei der Auslegung der neuen Gesetzeslage unberücksichtigt bleiben. Der hohe Stellenwert, der mit den Bannwaldausweisungen verbunden war und ist,

muss bei der Auslegung der „überwiegenden Gründe des Gemeinwohls“ Berücksichtigung finden. Dies verkennt der Beklagte, indem er die Auswirkungen auf die Bannwaldfunktionen unzureichend ermittelt, fehlerhaft bewertet und die für den Erhalt sprechenden Gründe zu Unrecht zu niedrig in die Abwägung einstellt. Der sowohl vom Betreiber des Flughafens als auch von den politischen Funktionsträgern zugesagte Erhalt des Waldes rund um den Flughafen nach dem Bau der Startbahn West hatte sich in den Bannwalderklärungen und im (ehemals) Regionalen Raumordnungsplan rechtlich manifestiert. Es mag zutreffen, dass hieraus keine „Ewigkeitsgarantie“ abzuleiten ist, jedoch resultieren hieraus Vertrauenstatbestände, die bei einer Entscheidung für einen weiteren Ausbau einen rechtlich relevanten Belang darstellen. Dies verkennt der Beklagte.

Nach allem ist der Klage stattzugeben.

Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin

Teßmer
Rechtsanwalt

Inhaltsverzeichnis zum Schriftsatz vom 07.04.2008 (11 C 500/08.T)

A. Zum Sachverhalt.....	2
B. Ergänzung der Rechtsausführungen	20
I. Formelle Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses	20
1. Verstoß gegen den Grundsatz „ne ultra petita“ in Bezug auf die antragsüberschießende Zulassung von Ausnahme vom beantragten Nachtflugverbot.....	20
2. Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG, 73 Abs. 3 HVwVfG in Bezug auf die Unterlassung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung vor antragsüberschießender Zulassung von Ausnahme vom beantragten Nachtflugverbot.....	20
3. Verstoß gegen §§ 37, 44 HVwVfG im Hinblick auf die unbestimmten bzw. widersprüchlichen Tenorierungen, Nebenbestimmungen und Bezugnahmen im Planfeststellungsbeschluss	20
4. Verstoßes gegen § 10 Abs. 2 LuftVG, § 73 Abs. 6 S. 1 HVwVfG bzw. § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG im Hinblick die rechtswidrig unterlassene Durchführung eines Erörterungstermins.....	20
4.1 Verstoß gegen die Pflicht zur Erörterung des ein neues Planfeststellungsverfahren einleitenden Planfeststellungsantrages der Beigeladenen vom 12.02.2007	21
4.2 Hilfsweise: Verstoß gegen die Pflicht zur Erörterung einer wesentlichen Antragsänderung (§ 9 Abs. 1 S. 4 UVPG)	23
4.2.1 Verhältnis von § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG zu § 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG	24
4.2.2 Weiterer Anlass zur Erörterung.....	26
4.2.3 Unterlassung der Erörterung des Planfeststellungsantrages und der Einwendungen verstößt gegen die Vorschriften der UVP-Richtlinie 85/337/EWG und der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie 2003/35/EG	27
4.2.4 Unverhältnismäßigkeit des Absehens von weiterer Erörterung.....	29
II. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen Verstößen gegen materielles Recht	31
1. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen Bindungswirkung der Planfeststellung 1971 / Vertrauensschutz	31
2. Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund Nichtigkeit des Landesentwicklungsplanes Südhessen 2000	34
2.1 Inzident-Prüfung der landesplanerischen Zielfestlegung.....	34
2.1.1 Unzulässigkeit einer Teiländerung des LEP	35
2.1.2 Vorranggebiet „Flughafenausbau“ kein geeignetes landesplanerisches Instrumentarium.....	35
2.1.2.1 Unbestimmtheit der Änderungen des Landesentwicklungsplanes	36
2.1.2.2 Planungsunterlagen unzureichend	37
2.1.2.3 Problemverlagerung auf die Regionalebene unzulässig	37
2.1.2.4 Zugrundeliegende Luftverkehrsprognose ist nicht geeignet die Tragfähigkeit der landesplanerischen Zielfestlegung zu stützen	40

2.1.2.5	Lärmauswirkungen.....	43
2.1.2.5.1	Betriebliche Regelungen, insbesondere Nachtflugverbot.....	44
2.1.2.5.2	Wertstufenmodell zur Ermittlung der Betroffenen ungeeignet.....	46
2.1.2.6	Verstoß gegen Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL.....	47
2.1.3	Erforderlichkeit des Zieles der Landesplanung.....	51
3.	Verstoß gegen Ziele der Landesplanung	52
3.1	Inhaltliche Tragweite des Ziels der Landesplanung.....	54
3.2	Planungsgrundlage für das Vorranggebiet in der LEP-Änderung	56
4.	Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund Verstoß gegen §§ 8, 9 und 29b LuftVG	58
4.1	Ergänzungen zu Pkt. 4.2.5.5 der Klageschrift vom 25.02.2008: Darstellung der Lärmbetroffenheit der Kläger auf Grundlage der Fluglärmwerte des Regionalen Dialogforums	63
4.1.1	Zu Pkt. 4.2.5.5.5: Betroffenheit der Kläger aus Kelsterbach (hier: Kläger zu 29.-31., 32./33. und 35.).....	64
4.1.2	Zu Pkt. 4.2.5.5.6: Betroffenheit der Kläger aus Mörfelden-Walldorf (Kläger zu 23./24. sowie zu 25.-28.).....	65
4.1.3	Zu Pkt. 4.2.5.5.4: Betroffenheit der Kläger aus Offenbach	66
4.1.4	Betroffenheit der Kläger aus Frankfurt-Oberrad (Kläger zu 49./50.) sowie aus Offenbach-Rosenhöhe (Kläger zu 46.-48.).....	66
4.1.5	Betroffenheit der Kläger aus Heusenstamm (Kläger zu 38./39.)	67
4.1.6	Betroffenheit der Kläger aus Frankfurt-Schwanheim (Kläger zu 36./37.) und der Klägerin aus Dreieich (Klägerin zu 40.).....	68
4.2	Unzureichende Erfassung der Problematik der fluglärmbedingten Steigerung des Gesamtlärms	68
4.3	Insbesondere: Unzureichende Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung der Kläger zu 19. - 22.....	77
4.4	Ungerechtfertigte Auferlegung von Belastungen der Kläger durch Nachtflüge.....	81
4.4.1	Kriterien der Rechtsprechung	81
4.4.2	Planungsmaßstäbe des Beklagten	84
4.4.3	Ermittlung des künftigen standortspezifischen Bedarfs	86
4.4.4	Nachtflugbedarf in der Mediationsnacht.....	90
4.5	Unzureichende Ermittlung der Lärmauswirkungen durch die Flugroutenbelegungen und rechtswidriges Unterlassen hieran anknüpfender Problembewältigung.....	95
5.	Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die unzureichende Bewältigung der Belastung der Kläger zu 29. - 35. (Kelsterbach) sowie zu 23. - 28. (Mörfelden-Walldorf) mit Roll- und Bodenlärm.....	98
5.1	Rechtliche Behandlung von Roll- und Bodenlärm	98
5.2	Unklarheiten und Mängel bei der konkreten Ermittlung von Roll- und Bodenlärm im Planfeststellungsverfahren	103

6.	Rechtswidrige Behandlung der Luftschadstoffproblematik	109
6.1	Ungenügende Nebenbestimmung für Immissionen während der Bauphase	110
6.2	Änderung der Bauleistik notwendig?	113
6.3	Fehlerhafte Bewertung der Luftschadstoffbelastung während des Betriebes	113
6.3.1	Rechtliche Bedeutung von Luftschadstoffen.....	114
6.3.1.1	Darlegungsanforderungen und Beweislast.....	117
6.3.1.2	Das Instrument der Luftreinhalteplanung.....	118
6.3.1.3	Luftschadstoff NO ₂ in Kelsterbach	120
6.3.1.4	Sonstige beachtliche Stoffe.....	124
6.3.1.5	Luftschadstoffe in der Umweltverträglichkeitsstudie.....	126
6.3.2	Prognosefehler	127
6.3.2.1	Auflösung der Schadstoffprognose.....	127
6.3.2.2	Fehlerhafte Planungsparameter	128
6.3.2.3	Fehlende Beachtung des Klimawandels als Randbedingung und Vorhabensfolge	129
6.3.2.4	Fehlerhafte Ermittlung der Vorbelastung in G 13.3	129
6.3.2.5	Fehlerhafte Außerachtlassung der Ergebnisse der Messstation Höchst	130
6.3.2.6	Fehlerhafte Beurteilung durch die Anwendung der „Romberg- Formel“	131
6.3.2.7	Fehlerhafte Bewertung der Hintergrundbelastung.....	132
6.3.2.8	Plausibilitätszweifel im Vergleich mit Jahresbetrachtungen des HLUG	133
6.3.2.8.1	Plausibilitätsbetrachtung nicht plausibel	135
6.3.2.8.2	Fehlende Berücksichtigung erheblicher Emissionsquellen im Umfeld des Vorhabens	135
6.3.2.8.3	Fehlerhafte Prognose der zukünftigen Gesamtbelastung	136
6.3.2.8.4	Fehlerhafte Einschätzung der Kfz-Emissionsprognose	137
6.3.2.8.5	Zusatzbelastung aufgrund von Steigungen	138
6.3.2.8.6	Quellen für Luftschadstoffbelastungen	139
6.3.2.8.7	Gesamtbelastungsstudie Luftschadstoffe erforderlich.....	139
6.3.3	Ergebnis	140
7.	Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen unzureichender Bewältigung der fluglärmbedingten Wertverluste von Immobilien der Kläger	141
7.1	Betroffenheit der Kläger	141
7.2	Rechtswidrige Behandlung der Wertverluste im Rahmen der Abwägung des Beklagten	146
7.3	Fehlende Abwägung der Wertverluste.....	150
7.4	Vertrauensschutz der Eigentümer	161
7.5	Ergebnis.....	166

8.	Verstoß gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung.....	168
8.1	Ungeeignetheit des Standortes.....	168
8.1.1	Gefahren und Risiken werden nicht ermittelt	170
8.1.2	Erhöhtes Vogelschlagrisiko durch Nähe zum Main	171
8.1.3	Fehlerhafte Einschätzung der Beeinträchtigung des Mönchwaldsees in Bezug „Vogelschlag“.....	176
8.1.4	Absturzwahrscheinlichkeiten.....	179
8.1.5	Fehlerhafte Alternativenprüfung.....	181
8.1.6	Unklare betrieblichen Konsequenzen	182
8.2	Verstoß gegen §§ 6, 8 und 9 LuftVG - Sicherheitsrisiken.....	182
8.2.1	Zunahme der Absturzrisiken – in einem Ballungsraum nicht hinnehmbar.....	184
8.2.2	Fehlerhafte Sachverhaltsermittlung	185
8.2.3	Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis	189
9.	Fehlerhafte Gewichtung der öffentlichen Interessen am Ausbauvorhaben.....	190
9.1	Planungsziele liegen nicht im öffentlichen Interesse	193
9.2	Ausbau am Standort – Interne Varianten unzureichend geprüft	194
9.3	Das Scheinkriterium der MCT von 45 Minuten	196
9.4	Das Vier-Minuten-Verzögerungskriterium.....	198
9.5	Hub-Funktion geht nicht verloren.....	201
9.6	Prüfung der Nullvariante	203
9.7	Zentrale Lage des Flughafens als öffentliches Interesse?	205
9.8	Arbeitsplatzeffekte und Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft.....	205
9.9	Keine öffentlichen Interessen aus übergeordneten Planungsentscheidungen	208
9.10	Luftverkehrsprognose nicht geeignet, um öffentliche Interessen am Ausbau zu begründen	209
10.	Verstoß gegen naturschutzrechtliche- und forstrechtliche Regelungen	212
10.1	Rügebefugnis der Kläger	212
10.2	Rechtsverstöße gegen das Rechtsregime zum Schutz von Natura-2000-Gebieten im Hinblick auf unbehandelte Beeinträchtigungen durch Immissionen	214
10.2.1	Fehlerhafte Nichtberücksichtigung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten durch Lärmimmissionen.....	216
10.2.2	Fehlerhafte Nichtberücksichtigung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten durch Schadstoffimmissionen.....	218
10.3	Fehlerhafte Anwendung des Rechtsregimes aus Art. 6 Abs. 2-4 FFH-RL, § 34 Abs. 2-5 HENatG	219
10.3.1	Fehlerhafte FFH-VP wegen Verkennung der Beeinträchtigung eines prioritären Lebensraumtyps.....	225
10.3.2	Meldewürdigkeit geht verloren.....	230
10.3.3	Kelsterbacher Wald ist faktisches Vogelschutzgebiet.....	235
10.4	Verstoß gegen das Schutzregime aus Art. 6 Abs. 3, 4 FFH-RL, §§ 32, 33 HENatG durch die Eingriffe in das FFH-Gebiets „Mark- und Gundwald“	236

10.5	Verstoß gegen das Schutzregime aus Art. 6 Abs. 3, 4 FFH-RL aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Untermainschleusen“	237
10.6	Der Planfeststellungsbeschluss stellt den Schutz der globalen Kohärenz nicht sicher	241
10.6.1	Unzureichende Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen	243
10.6.2	Ungeeignetheit der zur Verwirklichung von Kohärenzmaßnahmen vorgesehenen Flächen	243
10.6.3	Kohärenz der Natura 2000-Gebiete nicht gewährleistet	246
10.7	Verstoß gegen das Artenschutzrecht.....	248
10.8	Rechtswidrige Bannwaldaufhebung.....	250
10.8.1	Rechtswidrige Aufhebung des Bannwaldschutzes für den Kelsterbacher Wald	251
10.8.2	Rechtswidrige Aufhebung des Bannwaldschutzes für den „Mark- und Gundwald“.....	253
10.8.3	Vertrauenstatbestand durch Bannwalderklärung nicht berücksichtigt	255