

# Stellungnahme des BUND Hessen

07.04.2003

## Zu den Scopingunterlagen der Fraport AG für den Ausbau des Frankfurter Flughafens

### Inhaltsangabe

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>3</b>
<b>Gegenstand des Vorhabens</b>	<b>4</b>
„A380-Werft“	4
Terminal3/Satellit Süd	6
Ist-Zustand/Prognosenullfall	6
657.000 Flugbewegungen im Jahr 2015	6
<b>Raumordnungsverfahren muss wiederholt werden</b>	<b>8</b>
Hindernis – Richtlinie	8
Unzulässigkeit in der UVP-Methodik	9
<b>Sicherheitsfragen</b>	<b>12</b>
<b>Weitere fehlerhafte Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>13</b>
<b>Kritik, Fragen und Anregungen zu Teil A</b>	<b>15</b>
Inhaltliche und methodische Grundlagen	15
Bewertungsverfahren	16
<b>Kritik, Fragen und Anregungen zu Teil B</b>	<b>17</b>
Schutzgut Mensch „Wohn- und Wohnumfeldfunktion“	18
Schutzgut Mensch „Erholungs- und Freizeitfunktion“	22
Schutzgüter „Pflanzen“ und „Tiere“	22
Schutzgut „Pflanzen und Biotope“	24
Schutzgut „Tiere“	28
Schutzgut „Boden“	29
Schutzgut „Wasser – Grundwasser und genutztes Grundwasser“	30
Schutzgut „Wasser – Oberflächengewässer“	30
Schutzgut „Luft“	30
Schutzgut „Klima“	31
Schutzgut „Landschaft“	32
<b>Wechselwirkungen</b>	<b>33</b>
<b>Naturschutzrechtliche und forstrechtliche Kompensation</b>	<b>33</b>

## Zusammenfassung

Der BUND lehnt das Vorhaben ab. Aufgrund der vorhandenen ökologischen Gegebenheiten rund um den bestehenden Frankfurter Flughafen sowie der Fluglärmbelastung für die Bevölkerung ist ein Ausbau über das vorhandene Flughafengelände nicht möglich. Deshalb sollte die nach dem Bau der „Startbahn-West“ von allen gesellschaftlichen Gruppen akzeptierte und durch gesetzlich verbindliche Regelungen abgesicherte Entscheidung nicht durch eine offensichtlich umweltunverträgliche Planung aufgegeben werden. Die Mitwirkung an der Planung durch den BUND hat den Zweck, der Entscheidungsträgerin deutlich zu machen, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens an diesem Standort fachlich und rechtlich nicht durchsetzbar sein wird.

Die Vorlage der Unterlagen zum Scoping machen deutlich, dass die Antragstellerin und möglicherweise auch die verfahrensführende Behörde von offensichtlich falschen Voraussetzungen ausgehen. Die UVP der 1. Stufe, d. h. die Standortentscheidung, ist nicht beendet, denn die vorgelegten Unterlagen weichen hinsichtlich des Flächenanspruchs der geplanten Landebahn so gravierend von den Raumordnungsunterlagen ab, dass das Verfahren in der Sache wiederholt werden muss.

Die vorgelegten Unterlagen zeigen außerdem mehrere so gravierende Änderungen gegenüber der früheren Planung, dass die Raumordnungsentscheidung auf das nun dargestellte Vorhaben nicht übertragen werden kann. Die Änderungen betreffen die Ver- und Entsorgung, die Erschließung und die unmittelbare Flächeninanspruchnahme des Vorhabens. Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist auch aus diesem Grund vollumfänglich zu wiederholen.

Im übrigen verstößt die landesplanerische Beurteilung vom 10.06.02 gegen geltendes Recht. Die Fehler sind durch die Änderung der Planung in der Planfeststellung auch nicht heilbar. Die Scopingunterlagen entsprechen nicht den Vorgaben des UVPG und der UVPVwV. Sie weisen schwerwiegende Mängel auf und sollten zurückgewiesen werden:

- Der Untersuchungsraum wurde zu klein gewählt,
- die Methodik ist fachlich unzureichend und
- die Unterlagen sind grob unvollständig.

Die Vermischung der UVP mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist bedenklich und sollte im Interesse der Vorhabensträgerin aufgegeben werden.

Soweit die Auswirkungen auf Arten des Anhang IV FFH-RL geprüft werden müssen, muss die Vorhabensträgerin die Situation der jeweiligen Art in der naturräumlichen Haupteinheit und in Hessen als Bezugsgrößen herleiten.

Angesichts der dramatischen Situation der Wälder (Waldgesundheit) im Planungsraum, ist die Beschreibung der Ist-Situation und die Prognose

der Auswirkungen des Vorhabens anhand der Pufferkapazität des Bodens (Ökosystems) herzuleiten (critical load Konzept). Der Hinweis auf bundesweite Trendentwicklungen - wie im ROV geschehen - ist nicht ausreichend, um die formalen Anforderungen der einschlägigen Fachgesetze und Vorschriften zum Schutz des Waldes an eine Genehmigung zu erfüllen.

### **Vorbemerkung**

Der BUND Hessen hat im Scoping – Verfahren zur UVP der 1. Stufe umfangreiche Stellungnahmen mit insgesamt 24 Seiten abgegeben. Im Rahmen des ROV wurde eine weitere Stellungnahme mit einem Umfang von 194 Seiten vorgelegt. An dem Erörterungstermin zum ROV wurde über die gesamte Länge teilgenommen. Zahlreiche der nun erneut zu kritisierenden Unzulänglichkeiten sind der Vorhabensträgerin und der verfahrensführenden Behörde bekannt, ohne dass dies im bisherigen Verfahren aufgegriffen und berücksichtigt worden ist. Wir machen deshalb ausdrücklich unseren gesamten schriftlichen und mündlichen Vortrag im bisherigen Verfahrensgang zum Gegenstand des weiteren Verfahrens und insbesondere zur Abstimmung der aktuellen Scopingunterlagen.

Eine ergänzende Stellungnahme zum Scoping bleibt vorbehalten.

### **Rechtsgrundlagen**

Rechtsgrundlage der UVP ist die Richtlinie des Rates vom 27.06.85 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (85/337/EWG) bzw. die Änderung dieser Richtlinie durch den Rat vom 03.03.97 (97/11/EG) sowie ihre Umsetzung in nationales Recht durch das UVPG vom 05.09.2001 zuletzt geändert am 18.06.2002. Außerdem ist die UVPVwV vom 18.9.95 zu beachten sowie die Anforderungen, die sich aus den Fachgesetzen ergeben.

Zur Durchführung des Scoping (§ 5 UVPG) kann die Vorhabensträgerin zwar nicht verpflichtet werden. Auch müssen die von der Vorhabensträgerin Fraport beizubringenden Unterlagen „noch keine Angaben – wie im Zulassungsverfahren – enthalten“ (0.4.4 UVPVwV). Jedoch sollte dann, wenn ein Scoping – wie in diesem Fall – durchgeführt wird, die Inhalte der UVP besprochen werden können. Hierzu sind die notwendigen Informationen vom Vorhabenträger beizubringen. Wie im folgenden zu zeigen sein wird, erfüllen die Unterlagen zum Scoping nicht diesen Anforderungen.

Die Prüfung der Unterlagen erfolgt durch die federführende Behörde, die „die Überprüfung im Zusammenwirken mit den Zulassungsbehörden und der Naturschutzbehörde vornimmt, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird“ (0.4.4 UVPVwV, letzter Satz). Zuständige Naturschutzbehörde ist bei der Planfeststellung des Frankfurter Flughafens die oberste Naturschutzbehörde, die z. Z. beim HMULF ressortiert ist. Eine Delegation dieser Aufgabe kennt die UVPVwV nicht. Es wird daher darum

nachgesucht, diese Stellungnahme der obersten Naturschutzbehörde vorzulegen, damit die vorgetragenen Bedenken in die Überprüfung durch die oberste Naturschutzbehörde mit einfließt.

## **Gegenstand des Vorhabens**

Die Auswirkungen eines Vorhabens lassen sich nur prüfen, wenn dieses hinreichend genau beschrieben ist. Diese Grundvoraussetzung der UVP erfüllen die Scoping-Unterlagen nicht.

Auf Seite 43, Kap. 3.5, Abs. 1 heißt es:

*„Die Umweltauswirkungen werden auf der Grundlage des aktuellen Planungsstandes mit der konkretisierten technischen Planung ermittelt“.*

Sich ständig fortentwickelnde Planungsstände widersprechen dem Planfeststellungsrecht. Die Vorhabensträgerin wird um Aufklärung gebeten, welche künftigen, abweichenden Planungsstände bis wann zu erwarten sind.

### „A380-Werft“

Die Unterlagen müssen schon deshalb zurückgewiesen werden, weil die Vorhabensträgerin offenbar gar nicht weiß, was Gegenstand des Scopings sein soll. Anders ist der Hinweis zur „A380-Werft“ in der Vorhabensbeschreibung nicht zu verstehen (Anhang 2, Seite 10).

Nach 0.5.1.2. der UVPVwV ist der maßgebliche Zeitpunkt für die Darstellung des Ist-Zustandes der aktuelle Ist-Zustand. In 0.5.1.2 UVPVwV, Satz 2 wird weiter ausgeführt, dass der vorhersehbare Zustand zu beschreiben ist, wie er sich bis zur Vorhabensverwirklichung darstellen wird. Die Vorschrift lässt keinen Raum für die gleichzeitige Behandlung von zwei Vorhaben, die zeitlich aufeinander folgen **und sich in der Umweltbelastung verstärken**. Eine gleichzeitige Behandlung des „A380-Werft“ im Scoping zur neuen Landebahn ist danach nicht möglich (vgl. Anhang 2, Seite 10).

Da die Vorhabensträgerin der Auffassung ist, dass es sich bei dem Vorhaben „A380-Werft“ um ein eigenständiges Verfahren handelt, für das sie die selbstständige Planfeststellung beantragt hat, muss somit auch eine eigenständige UVP erfolgen. Die Notwendigkeit der eigenständigen UVP ergibt sich unmittelbar auch aus § 6a Abs. 5 Nr. 3 HENatG.

Das ROV zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ist offensichtlich fehlerhaft. Das Vorhaben „A380-Werft“ ist dort Bestandteil des „Prognosenullfalls“. Dieser „Prognosenullfall“ wurde von der Vorhabensträgerin definiert. In Band B, Kapitel Bb 0, Seite 15 heißt es zu Definition

***„kann ohne Planfeststellungsverfahren gebaut werden“***

Alle Umweltauswirkungen, die aus Maßnahmen des „Prognosenullfalls“ resultierten, wurden in der UVP zum ROV der „Ist-Belastung“ zugerechnet. Aus dem Vorhaben „A380-Werft“ resultieren nicht nur der direkte Flächenverbrauch und Waldrodungen, sondern zahlreiche weitere Maßnahmen und Wirkungen, z. B. eine erhöhte Passagierkapazität, die Neuordnung der Vorfelder (Flächenzuwachs um 35 %!), zusätzliche öffentliche Verkehrsanlagen (Flächenzuwachs um 18,3 ha lt. ROV-Unterlage Bb, Seite 40) sowie ein erheblicher Anteil der zusätzlich ca. 40.000 KFZ-Bewegungen/Tag und der von ihnen ausgehenden Luftbelastung durch Schadstoffe.

Die Fehler der UVP 1.Stufe sind offensichtlich. Ein schlimmerer Methodenbruch ist kaum vorstellbar. Eine landesplanerische Beurteilung, die auf einer völlig falschen UVP beruht, kann nicht zur Grundlage einer Änderung des Regionalplans oder gar einer Planfeststellung werden.

**Sollte eine hilfswise Mitbetrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens „A380-Werft“ in den Scopingtermin erfolgen, müssten die Vorhabensbeschreibung und die notwendigen UVP-Unterlagen existieren. Tatsächlich ist aber unbekannt, welche Baumaßnahmen und Umweltwirkungen aus dem Vorhaben „A380-Werft“ resultieren. Die Vorhabensträgerin hat diese Angaben bisher nicht vorgelegt.**

Der Mangel wiegt auch deshalb schwer, weil auf Angaben aus dem Vorhaben „A380-Werft“ in den vorliegenden Scopingunterlagen für die neue Landebahn und den übrigen Ausbau Bezug genommen wird. Letztlich leidet an der unzulässigen Vorhabensaufbereitung der Fraport AG für die UVP und das Genehmigungsverfahren auch die Behandlung der übersandten Scopingunterlagen.

Im übrigen entsprechen die Kartendarstellungen im Bereich „A380-Vorhaben“ nicht den Darstellungen des ROV. Es tritt eine erhebliche Flächenabweichung von ca. 10 ha auf. Diese neue Fläche wird von der landesplanerischen Beurteilung nicht umfasst. Für sie ist in jedem Fall ein neues ROV erforderlich.

Im übrigen bestätigt der Fortgang der Ereignisse und die Anwendung der UVPVwV, dass die Maßnahmen, die zur „A380“-Werft“ gehören, nicht Gegenstand des Prognosenullfalls im ROV zum Ausbau des Frankfurter Flughafens sein konnten.

Nach hiesiger Auffassung ist die Annahme der Planfeststellungsbedürftigkeit der „A380-Werft“ richtig. Die Planfeststellung muss sich aber auf den gesamten Flughafen erstrecken. Notwendig wäre ein eigenes, der Planfeststellung vorgeschaltetes ROV sowie die notwendige Änderung des Regionalplans. Weiterhin muss die Planfeststellung erfolgt sein. Erst dann kann das Vorhaben „A 380-Werft“ Gegenstand eines Prognosenullfalls der Planfeststellung zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens durch eine neue Bahn werden. Ist dies nicht der Fall, wovon derzeit auszugehen ist, muss sich die Umweltverträglichkeitsprüfung auch auf dieses Projekt beziehen, was jedoch nicht der Fall ist.

### Terminal 3/Satellit Süd

Im ROV wurde der Bau eines Satellit Süd dem Prognosenullfall zugeordnet. Auch diese Annahme hatte keinen Realitätsbezug, sondern diente nur der Anhebung der Umweltbelastungen des Vorausbau-Zustandes. Die Differenz zwischen Ausbau und Nicht-Ausbau wurde so kleingerechnet.

Die Annahme der Vorhabensträgerin, dieser Satellit Süd wäre ohne UVP und ohne Planfeststellungsverfahren realisierbar, wurde bereits in der UVP 1.Stufe im ROV als fehlerhaft herausgestellt. Der Problemkreis wurde nicht aufgearbeitet und führt zu Verwerfungen in der Konsistenz der UVP der 1. Stufe und der UVP der 2.Stufe zur Planfeststellung. Die Scopingunterlagen sind mit der Maßgabe der Überarbeitung zurückzuweisen.

### Istzustand/Prognosenullfall

Im ROV wurde umfangreich vorgetragen und diskutiert, warum die dort angegebenen Parameter nicht den Prognosenullfall, sondern einen Ausbaufall beschreiben. Auf die Problematik der „A380-Werft“ wurde bereits ausführlich eingegangen. Erst nach einer rechtskräftigen Entscheidung der anhängigen Klagen gegen den bestehenden Betrieb wird die Vorhabensträgerin den Prognosenullfall bestimmen können.

Die gesamte Vorhabensbeschreibung leidet an dem Versuch, die Vielzahl von Um- und Ausbauten auf dem heutigen Flughafengelände, mit denen der heutige Bestand zum (vorläufigen) Ausbauendzustand 2015 entwickelt werden soll, zu benennen, ohne sie zu beschreiben. Wenn z. B. statt konkreter Bauhöhen für einzelne Gebäude nur die maximale zulässige Bauhöhe mit 50 m (!) angegeben wird, dann bleibt - gewollt - unklar, was wo gebaut werden soll. Eine konkrete Vorhabensbeschreibung ist aber notwendig, um die Auswirkungen auf die Umwelt ermitteln, untersuchen und bewerten zu können.

Auf den Widerspruch zum UVPG sowie den Anforderungen der UVPVwV sei nur der Vollständigkeit hingewiesen.

### 657.000 Flugbewegungen im Jahr 2015

Wir haben in der Stellungnahme zum ROV dargelegt, dass bereits die Anwendung eines Taschenrechners verdeutlicht, dass die Zahl von 657.000 Flugbewegungen/Jahr nichts, aber auch gar nichts mit der Kapazität des angestrebten Bahnsystems zu tun hat.

Im Protokoll des ROV-EÖT (25.04.03) heißt es hierzu von der Vorhabensträgerin

Amman (Vorhabensträgerin):

Wir behaupten nie, dass bei 656.001 Bewegungen irgendetwas zusammenbricht; das haben wir auch noch nie behauptet. Ich weiß nicht, ob es überhaupt möglich ist, eine theoretische Grenzkapazität mit Hilfe irgendwelcher Rechenvorgänge zu ermitteln. Da kommt es auf Randbedingungen und auf Parameter an. Sie können aber ganz einfache

Rechnungen machen, indem Sie 120 Bewegungen pro Stunde mit 16 Stunden multiplizieren und zweimal 150 Nachtstunden addieren, von mir aus auch diese noch wieder voll mit 120 Bewegungen pro Stunde. Damit kommen Sie auf eine Zahl von etwas über 700.000. Vielleicht ist das der Grenzwert. Vielleicht sind aber nur 715.238 der Grenzwert.

Tatsächlich hatte Herr Amman sich aber verrechnet. Der rechnerische Mindestwert bei einem Kapazitätseckwert von mind. (!) 120 Flugbewegungen/Std. zwischen 6.00 und 22.00 Uhr und mind. (!) 150 Flugbewegungen/Std.

755.550 Flugbewegungen/Jahr.

Bedenkt man, dass bereits in der sog. Mediation über das leistungsfähigere **Radar System PRM** nachgedacht wurde, und dieses die Kapazität des heutigen Flughafens um > 10 % steigert, dann werden mit der neuen Bahn sehr schnell weit über 800.000 Flugbewegungen/Jahr möglich sein.

Der weitere Dialog des ROV EÖT zwischen dem Verhandlungsleiter Bickel und dem Chefplaner der Fraport Herrn Amman zeigt, dass das Problem nicht erkannt bzw. bewusst heruntergespielt wurde.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist ja in Ordnung! Aber dann weiß ich, dass Sie auf jeden Fall unter 800.000 sind. Uns geht es nur um die Größenordnung.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Ich wollte gerade noch sagen, dass man die Rechnungen in alle Richtungen hin betreiben kann, dass aber die Dimension und die Größenordnung erhalten bleiben. Wir kommen also selbst bei den theoretisch möglichen Rechengängen nicht in die Größenordnung von 800.000 oder sogar darüber.

Zentrale Bedeutung im Rahmen der Ausbauplanung hat also der Einsatz neuer **Radartechniken**. Kann man wirklich glauben, dass der Frankfurter Flughafen hierzu keine Planungen hat? – In den Scopingunterlagen findet man hierzu zumindest nichts.

Die Herleitung aus der Luftverkehrsprognose kann vielleicht einen Formalisten befriedigen, trägt aber nichts zur Klärung und Lösung der auftretenden Umweltprobleme bei. **Hier wird die Umweltbelastung bereits durch die Ausgangsdaten verfälscht. Wenn eine sinnvolle und dem Geist und Wortlaut der UVP- RL bzw. dem UVPG entsprechende Arbeit angestrebt wird, dann muss die Maximalzahl der möglichen Flugbewegungen zum Gegenstand der UVP gemacht werden.**

Hiergegen kann nicht eingewendet werden, dass die Vorhabensträgerin die Eckpunkte des Verfahrens bestimmt und die Planfeststellungsbehörde ihren Ermessensspielraum ausnutzen will. Wenn nämlich offensichtliche Umweltbelastungen nicht in der UVP aufgearbeitet werden, entsteht der Ermessensspielraum der Behörde nämlich gar nicht erst: Die Genehmigungsbehörde wird bei unzureichender Sachverhaltsaufarbeitung nämlich unzulässig eingeschränkt.

Nach der Diskussion dieses Punktes im ROV drängt sich der Eindruck auf, dass die Genehmigungsbehörden kein Interesse an der Sachverhaltsaufklärung haben, sondern den für Jedermann erkennbaren Konflikt nicht thematisieren will, weil diese Diskussion das Vorhaben unmittelbar gefährdet. **Angesichts der Turbulenzen in der Luftfahrt (Stichwort Billigflieger) kann das gesamte Vorhaben nicht auf eine Prognose gestützt werden, die unter völlig anderen und mit Sicherheit nicht mehr zutreffenden Rahmenbedingungen entwickelt wurde.**

## **Raumordnungsverfahren muss wiederholt werden**

Mit der landesplanerischen Stellungnahme wurde gegen geltendes Recht verstoßen. Der Eindruck der in den Scoping-Unterlagen vermittelt wird, dass das Ergebnis des ROV positiv für die Vorhabensträgerin ist, kann nicht nachvollzogen werden. Zum einen basieren die dortigen Feststellungen auf der fehlerhaften Anwendung von Rechtsnormen und zum anderen muss nochmals deutlich hervorgehoben werden, dass die dort genannten Bedingungen für eine Raumverträglichkeit nicht erfüllt sind. Dies ergibt sich aus folgendem:

Landesentwicklungsplan: Formal wurde die landesplanerische Stellungnahme auf den Landesentwicklungsplan (LEP) Hessen 2000 vom 13.12.00 Punkt 7.4 Luftverkehr gestützt. Der relevante Teil des LEP wurde vom VGH – Kassel im Sommer 2002 aufgehoben. Damit fehlt die formale Begründung.

Regionalplan Südhessen 2000: Die landesplanerische Stellungnahme kam zu dem Ergebnis, dass alle geprüften Varianten **raumunverträglich** sind. Der geltende Regionalplan steht der Flughafenerweiterung entgegen. Aus diesem Grund sind die im ROP Süd 2000 enthaltenen Ziele und Grundsätze der Raumordnung als Maßstab für die Beurteilung der Umweltauswirkungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

Hess. Forstgesetz: Auch nach dem jetzt gültigen Hess. Forstgesetz sind alle Wälder rund um den Frankfurter Flughafen Bannwälder.

### Hindernis - Richtlinie

Besonders gravierend aber sind die mangelhaften Gutachten und Aussagen sowie die Bewertungen im ROV zur Hindernis-Richtlinie. Die Unterlagen zum ROV wurden auf der Grundlage der „Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19.08.71 durchgeführt. Diese Hindernis - Richtlinie (HindernisRL) wurde am 29.11.01 aber durch die Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMV) ersetzt. Das ROV wurde damit auf falscher Grundlage entschieden.

Lediglich auf Seite 222 der landesplanerischen Entscheidung 10.06.02 wird auf die bereits zum Zeitpunkt der Entscheidung wirksame Hindernis-Richtlinie eingegangen. Dort heißt es:

„Der Mönchwaldsee ragt mit seiner südlichen Ecke in den hindernisfreien Randzonenbereich. Nach Aussagen des Gutachters der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren steht fest, dass unter Berücksichtigung einer fokussierenden Betrachtung und der aktuell gültigen Hindernisrichtlinie des BMVBW weder eine teilweise Verfüllung des Mönchwaldsees noch eine Rodung der Randgehölze erforderlich ist. Vielmehr kann gemäß alter und neuer Hindernisrichtlinie ein Gehölzsaum erhalten bleiben, der an der Südspitze des Mönchwaldsees eine Höhe von etwa 12 m aufweisen darf.“

**Mit dieser Zusage stimmen die vorgelegten Unterlagen nicht überein. Der Zaun um den zu rodenden Bereich der geplanten Landeplan springt an der Südostecke des sichergestellten NSG „Mönchwaldsee“ um 20-30m zurück. Es entsteht durch die notwendigen Rodungen eine gehölzfreie Strecke von 88 m in der diagonalen Verlängerung des übrigen Zaunverlaufs. Die waldfreie Strecke ca. 120 m (ca. 70m entlang des Südufers, ca. 50 m entlang des Ostufers).**

#### Unzulässigkeit der UVP - Methodik

Noch gewichtiger ist aber, dass die vergleichenden Prüfungen der Umweltwirkungen zu den einzelnen Schutzgütern auf uneinheitlichen Maßstäben beruhen.

Wir konnten im Rahmen unserer Stellungnahme zum ROV zeigen, dass die von Fraport für die einzelnen Varianten angegebenen vom Zaun umgebenen, Rodungsflächen untereinander starke Abweichungen zeigten.

#### BUND-Stellungnahme zum ROV S. 72 verkürzt:

Die UVS stützt sich auf folgende Totalverluste von Wald (Quelle 05.6.2, Seite 199, Tab. 6-4; Angaben in ha)

	NW-Variante	NE-Variante	S-Variante
<b>Start-/Landegebiet</b>	216	264	298

In 03.3.7, Seite 80 sind dagegen folgende Werte nachlesbar (Angaben in ha):

	NW-Variante	NE-Variante	S-Variante
<b>Waldverlust – Bahn</b>	203	279	303

Die Abweichungen wurden auch im Erörterungstermin nicht aufgeklärt, obwohl wir sie bereits in der Stellungnahme ausführlich erläuterten und im Erörterungstermin noch einmal darauf hinwiesen, dass die von der Vorhabensträgerin angegebenen Abgrenzungen im Umfang und in der konkreten Lage nicht nachvollziehbar waren.

BUND-Stellungnahme zum ROV S. 74ff:

Für die NW-Variante ergibt sich eine kleinere, für die beiden anderen Varianten eine deutlich größere Mindest-Waldrodungsfläche.

**NW-Variante**

Die naheliegende Erklärung für die abweichende Fläche der NW-Variante wäre, dass hier nach W kein Waldanschluss vorliegt und die Rodungsfläche folglich kleiner sein muss.

Diese Erklärung kann aber nicht befriedigen, wenn man den Plan Bc 1.1-1. betrachtet. Vor dem östlichen Bahnende wurde hier nur eine Rollfeldfläche von 540 m statt 900 m eingetragen, obwohl nach Osten Wald folgt (vgl. MTB 5917). Die max. Länge des Rollfeldbereichs beträgt 4.125 m.

**NE-Variante**

Die max. Länge des Rollfeldbereichs beträgt 4.750 m (Be.1.1-1). Es ist damit 625 m länger als bei der NW-Variante. Die Strecke vor der eigentlichen Bahn beträgt im Osten ca. 900 m, im W nur 800 m. Es umschließt im Westen bereits die sich absenkende Trasse der S-Bahn und stößt auf die B 43, die ausweislich des MTB 5917 in der südlichen Hälfte des Rollfeldkontakts leicht ansteigt.

Die topographischen Verhältnisse erklären nicht die weit nach E in den Wald verschobene Lage der NE-Variante. Jede Verschiebung der Rollbahn um 100 m nach Westen würde die Waldinanspruchnahme um 6 ha reduzieren. Ausgehend von der Planung der NW-Variante ist eine Verschiebung um mind. 260 m (= 15,6 ha), wahrscheinlich aber bis zu 350 m (21 ha) möglich. Dies würde Auswirkungen auf die geplante Verlegung der S-Bahn zum Fernbahnhof und die Tieferlegung der DB-Strecke Kelsterbach – F/Sportfeld auslösen.

In jedem Fall wäre eine geringere Waldinanspruchnahme die Folge und die Frage der Beeinträchtigung des Trinkwassergewinnungsgebietes durch die Tieferlegung der Bahnstrecke müsste neu diskutiert werden.

**S-Variante**

Die Südvariante wird als Start- und Landebahn geplant. Sie soll eine Bahnlänge von 3.600 m und eine Breite von 60 m erhalten. In der Planungsunterlage 03.3.7, Seite 80 wird eine Waldinanspruchnahme einer Fläche von

$$\begin{aligned}
 & \text{S-Variante} \quad 303 \text{ ha} \\
 & \text{genannt. Der rechnerische Erwartungswert beträgt} \\
 & 3.600 \text{ m} + (2 \times 900 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 60 \text{ m}) = \\
 & (3.600 \text{ m} + 900 \text{ m}) \times 510 \text{ m} = \\
 & 4.600 \text{ m} \times 510 \text{ m} = \\
 & \quad \quad \quad \mathbf{234,6 \text{ ha}}
 \end{aligned}$$

oder

$$\begin{aligned}
 & 3.600 \text{ m} + (2 \times 1.050 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 45 \text{ m}) = \\
 & (3.600 \text{ m} + 2.100 \text{ m}) \times 510 \text{ m} = \\
 & 5.700 \text{ m} \times 510 \text{ m} = \\
 & \quad \quad \quad \mathbf{290,7 \text{ ha.}}
 \end{aligned}$$

Warum der Erwartungswert so deutlich übertroffen wird, ist nicht nachvollziehbar. Die längste Ausdehnung des geplanten Rollfeldes beträgt 4.600 m. Der Wert von 900 m vor Kopf wird unterschritten. Im W ist es 400 m lang, stößt dort dann aber auf die „Hindernisfreifläche“ der Startbahn 18 West. Im E dehnt sich das Rollfeld zwar 600 m vor der Rollbahn aus, doch müssen hier bereits in einer Entfernung von < 500 „Tertiäre Flughafenanlagen“ überflogen werden. Die in das projektierte Rollfeld hineinragenden „Tertiäre Flughafenanlagen“ gehören schon heute zur Air Base und sind ausweislich des Ist-Bestand Planes waldfrei. Sie haben eine Ausdehnung von geschätzt > 5 ha. Bezug für alle Angaben ist Plan Bd.1.1-1.

Die Betrachtung der Planfälle in den Karten zeigt, dass die Strecke vor den Landeswellen bzw. Rollbahnanfängen die Waldinanspruchnahme maßgeblich bestimmt. Offenbar ist die Vorgabe des BMV sehr weit dehnbar und kann den konkreten Erfordernissen angemessen umgesetzt werden. Ohne ausführliche Erläuterung und Begründung der vorgelegten Pläne erscheinen die einzelnen Planfälle willkürliche Flächenabgrenzungen vorzunehmen. Dies ist nicht akzeptabel.

**Wir beantragen die Überarbeitung und erneute Offenlage der betreffenden Planungsunterlagen zur notwendigen Waldrodung.**

Der Entwurf der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 12.04.2001 ist nicht maßgeblich. Es ist unklar, warum er von der Vorhabensträgerin in den Unterlagen (z. B. Ba 2.6.2., Seite 28ff.) erwähnt wird. Konsequenzen aus diesem Entwurf für die Planung sind nicht erkennbar.

**Wir bitten um Erläuterung zu den Konsequenzen einer Verabschiedung des Entwurfs der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 12.04.2001 für das Genehmigungsverfahren.**

Aus den unzulässig eingeführten Vorgaben der Hindernisfreiheit resultieren für die einzelnen Varianten Rodungsflächen, die nicht nachvollziehbar sind, aber für alle Schutzgüter Konsequenzen haben, die das Ergebnis der ROV-UVP verfälschten.

**Diese Verfälschungen werden nun verstärkt, denn die (Rodungs-) Fläche, die nach den Scopingunterlagen innerhalb des Zauns der Nordwestbahn liegen soll, wurde gegenüber den Unterlagen im ROV verändert. Zwar blieb die Rodungsfläche innerhalb des Zauns mit 215 ha (Scopingunterlagen Anhang 2, S. 12.) etwa gleich, doch wurde die Lage der Flächen selbst verschoben.**

Bei allen Schutzgütern, bei denen die konkrete Lage und Größe der Rodungsflächen im Planungsraum starke Auswirkungen auf die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der vergleichenden Untersuchung der UVP-1. Stufe hatte, sind die Ergebnisse unbrauchbar. Es handelt sich hierbei mind. um die Schutzgüter

- Pflanzen,
- Tiere,
- Boden,

- Wasser,
- Mensch (Erholung)

Mit den Abmessungen, die in den Scopingunterlagen für die NW-Bahn als hindernisfreie Rodungsfläche innerhalb des Zauns angegeben ist, **könnte im Bereich des Schwanheimer Waldes eine Bahn geplant werden, die nicht zur Verlegung bzw. der Tieferlegung der Bahnlinie Kelsterbach – Frankfurt/M. Sportfeld führen würde.** Die Konsequenzen für die vergleichende Betrachtung sind kaum hoch genau einzuschätzen, zumal die unterschiedliche (willkürliche?) Fassung der eingezäunten Flächen (Rodungsflächen) auch in der die Sensitivitätsanalyse „Hindernisfreiheit“ der Fraport vom 21.02.02, in der die Wirkungen der neuen HindernisRL von abgeschätzt wurden, fortgeschrieben wurde.

## Sicherheitsfragen

Nach den Scopingunterlagen ergeben sich Konflikte zwischen den aus Sicherheitsgründen gemachten Vorgaben der HindernisRL (HindernisRL) des BMV vom 29.11.01 und der Fraport - Planung.

Die Größe des eingezäunten Bereichs beträgt nach den Scopingunterlagen in der Breite 540 m (250 m + 290 m) und in der Länge 3.700 m (2.800+2x450m).

Allerdings ist dieser nicht rechteckig. Die „Ecken“ sind vielmehr deutlich abschrägt, so dass sich die Fläche verkleinert. Außerdem springt der Zaun an der SE-Ecke der Mönchwaldsees um 20-30 m zurück.

Breits im ROV wurden massive Sicherheitsprobleme diskutiert, u.a..

- die TICONA,
- die Planung des Güterverteilsentrums,
- die Caltex-Bebauung und
- den Vogelschlag.

Für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren müssen maßstäbliche Kartendarstellungen erstellt werden, aus denen die Lage der relevanten Bezugsgrößen und die Einhaltung der HindernisRL nachgewiesen werden. Relevante Bezugsgrößen sind insbesondere

- der Streifen (HindernisRL Punkt 2.1.1)
- die RESA auf der Basis von ICAO Anhang 14 (HindernisRL Punkt 2.1.2)
- die Randzone (HindernisRL Punkt 2.1.3)
- die Abflugfläche (HindernisRL Punkt 2.5.1)
- die seitliche Übergangsfläche (HindernisRL Punkt 2.5.2)
- die Horizontalfläche (HindernisRL Punkt 2.5.3)

- die obere Übergangsfläche (HindernisRL Punkt 2.5.4).

**Auf jeden Fall muss die Vorhabensträgerin - gerade auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch - wegen der besonderen Bedeutung der Sicherheitsfragen verpflichtet werden, die Gutachten zur Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen. Hierzu findet sich in den Scoping-Unterlagen nichts.**

Spätestens vier Wochen vor der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen müssen alle Stellungnahmen und Erlaubnisse insb. des BMV, der Deutschen Flugsicherung aber auch aller anderen Beteiligten für Jedermann zugänglich bereitgehalten (z. B. im Internet) werden. Der Beginn der Zugänglichkeit ist über die Presse mitzuteilen. Hilfsweise sollte das RP Darmstadt die Mitteilung über die Veröffentlichung dieser Unterlagen publizieren.

## **Weitere fehlerhafte Beschreibung des Vorhabens**

Die Scopingunterlagen lassen erkennen, dass die Vorhabensträger mit der Prüfung der Umweltauswirkungen dieses gigantischen Projekts überfordert scheint. Nicht nur die schon aufgezeigten Defizite lassen vermuten, dass die Umweltauswirkungen heruntergespielt werden sollen. Auch hinsichtlich andere Angaben in der Vorhabensbeschreibung nimmt es die Vorhabensträgerin nicht so genau. **Es fehlt insbesondere an den notwendigen Flächenangaben und Flächenbilanzen.**

Die Abwasserbehandlung und die Entwässerung sind ohne Pläne nicht nachvollziehbar (Anhang 2). Ebenso fehlen nachvollziehbare Darstellungen zur Neuanlage der gesamten Leitungsinfrastruktur. Die neue Abwasserleitung zum Main beginnt z.B. mitten im Wald, nördlich der neuen Landebahn. Die Neuanlage und Verlegung von Leitungen und Kanälen mit mehreren Metern Breite (u.a. 4,8 m für Strom-Erdkabel nach Hattersheim; Anhang 2, Seite 29) ist im Wald kaum ohne Beschädigungen und Rodungen möglich. Hier fehlen die wichtigsten Aussagen in der Vorhabensbeschreibung. Für die UVP sind die Eingriffswirkungen zu ermitteln und einzustellen.

Nach Lektüre der Vorhabensbeschreibung (Anhang 2) verbleiben zahlreiche Fragen, z. B.

1. Es bleibt unklar, ob das sichergestellte NSG „Markwald- und Gundwald“ auch in seinem Randbereich unversehrt bleibt (Anhang 2, Seite 9 + 10 + 18/19).
2. Aus welchen Gründen wurden Lage und Größe der Brücken über die NBS und die BAB geändert (Anhang 2, Seite 11)?
3. Warum soll im Norden der neuen Landebahn ein Streifen von „nur“ 250 m, im Süden dagegen einer von 290 m Breite gerodet (eingezäunt) werden (Anhang 2, Seite 12)?

4. Wird der Doppelzaun außerhalb der angegebenen Abmessung der eingezäunten Fläche liegen und wird die gerodete Fläche also größer als der eingezäunte Bereich (Anhang 2, Seite 12)?
5. Wird die Fläche vor den „Anflugbefeuerungen“ gerodet (Anhang 2, Seite 12)?
6. Warum werden die Anflugbefeuerungen in unterschiedlicher Entfernung (900 m bzw. 1050 m) von der Schwelle positioniert (Anhang 2, Seite 12)?
7. Müssen für die „Haupteinflugzeichen“ und die „Voreinflugzeichen“ Flächen außerhalb des Zauns in Anspruch genommen werden (Anhang 2, Seite 12)?
8. Wie soll die „Höhenbegrenzung“ eines alten Baumbestandes erfolgen (Anhang 2, Seite 12)?
9. Warum fehlen Schnittzeichnungen/-Pläne zu den Brücken und Tunnelbauwerken (Anhang 2, Seite 17)?
10. Wie erklärt sich die unglaubliche Dimension der Brückenbreite von bis zu 230 m Breite (Anhang 2, Seite 13)?
11. Warum müssen die Rollbahnbereiche der Rollbrücken mit 44 m immerhin 6 m breiter sein als einfache Rollwege (38 m) (Anhang 2, Seite 13 im Vergleich zu S. 11+13)? – Was soll die Angabe Seitenfläche 1-105 m variabel (Anhang 2, Seite 13)?
12. Wie groß sind die maximalen Breiten der Rollbrücken (Anhang 2, Seite 13)?
13. Wohin werden die Frachtpositionen der CCS verlegt (Anhang 2, Seite 14)?
14. Wie groß ist der zusätzliche Waldverlust durch die Erweiterung der Autobahnen (Anhang 2, Seite 19)?
15. Warum wurde nicht dargestellt, wie das (Wald-) Wegenetz neu geordnet werden soll (Anhang 2, Seite 20)?
16. Bei der Verlegung neuer Leitungen zur Wasserversorgung kann es sich ebenfalls um Eingriffe nach den Naturschutzgesetzen handeln. Warum wurden die Trassen im Gesamtplan zu Anhang 2 nicht dargestellt (Anhang 2, Seite 23)?
17. Bei der Verlegung neuer Leitungen zur Brauchwasserversorgung kann es sich ebenfalls um Eingriffe nach den Naturschutzgesetzen handeln. Warum wurden die Trassen im Gesamtplan zu Anhang 2 nicht dargestellt (Anhang 2, Seite 23)?
18. Welche Abwässer sollen in der neuen Kläranlage außer „häuslichem Schmutzwasser“ gereinigt werden? – Wo werden die Abwässer aus dem Bereich der Flugzeugwartung gereinigt (Anhang 2, Seite 23)?
19. Wie ist die zeitliche Abfolge der Stilllegung der bisherigen US – Kläranlage zur Inbetriebnahme der neuen Anlage (Anhang 2, Seite 26)?
20. Was bedeutet „Einbindetiefe der Hochbauten“ (Anlage 2, Seite 31)?
21. Welche Bauhöhen sollen jeweils erreicht werden (Anlage 2, Seite 31)?

Spätestens in den Planfeststellungsunterlagen müssen diese Fragen beantwortet sein. Ansonsten fehlen wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die Frage, ob das Vorhaben zulassungsfähig ist. Die Vorhabensträgerin kann sich auch nicht mit pauschalen Angaben begnügen. **Zur Vorbereitung und weiteren Bearbeitung und ggfs. ergänzenden Stellung-**

**nahme wird darum gebeten, diese Fragen vorab von der Vorhabens-trägerin klären zu lassen.**

## **Kritik, Fragen und Anregungen zu Teil A der Scopingunterlagen**

### Inhaltliche und methodische Grundlagen

Die Vorhabensträgerin will zunächst schutzgutbezogen eine „Bestands-erfassung und –bewertung“ vorlegen. Diese soll mit den Vorhabensbestandteilen in Bezug gesetzt werden, so dass eine Auswirkungsanalyse und –prognose“ möglich wird. Wie dies geschehen soll ist unklar, denn in Abb.1 (Seite 7) führt einen Pfeil zur „Status-Quo-Prognose“ und ein anderer unmittelbar zum 2. Arbeitsschritt. Hier ist durch die verfahrensführende Behörde die Klarstellung notwendig, dass die „Beschreibung“ des Ausgangszustandes gemäß § 6 UVPG aus dem Ist-Bestand heraus vorzunehmen und für Prognosen in diesem Arbeitsschritt kein Platz ist.

Es ist unklar, was als „Ergebnisteil der UVP“ (Seite 7) im Unterschied zur „Gesamtbewertung“ (Seite 7) zu verstehen ist.

Es muss erläutert werden, wie im Bereich der Schutzgüter „Pflanzen“ und „Tiere“ Auswirkungsprognosen bis 2015 erstellt werden sollen. Die Vorgehensweise wird noch unklarer, wenn es heißt, dass der „Prognosenullfall“ mit dem Prognosefall in Bezug gesetzt werden soll. **Die Vorhabens-trägerin gerät bei der „Beschreibung“ der biotischen Schutzgüter gem. § 6 UVPG in Gefahr der reinen Spekulation, wenn sie sich hier nicht stets auf den Vergleich zwischen Ist-Bestand und Prognosefall beschränkt (s. S. 8 + 18).**

Die UVP zum ROV behandelte lediglich mögliche Varianten zum Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald. Das Vorhaben besteht aber aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen. **Für jede dieser Maßnahmen ist die Frage der Alternativen im Hinblick auf die Minimierung der Schutzgüter zu prüfen (s. S. 9).** Flächenbilanzen, die die Flächengröße jeder einzelnen Maßnahme erkennen lassen, sind im Rahmen der Vorhabensbeschreibung unverzichtbar (s. S. 9). Die Aufzählung der Vorhabensbestandteile ist unvollständig (S. 9/10).

Soweit das Vorhaben gegenüber dem Planungsstand zum ROV geändert wurde, handelt es sich nicht um Minimierungsmaßnahmen im Sinne des Naturschutzrechts (s. S.10).

Die Projektwirkungen (S. 11ff.) sind unvollständig aufgelistet.

Die Beziehungsmatrizes sind unvollständig (S. 15-17). Insbesondere der rechte Teil „Potenzielle Auswirkungen auf“ muss überarbeitet und neu vorgelegt werden:

- Veränderungen der Geländemorphologie haben „anlagebedingt“ Auswirkungen auf Boden, Tiere; Biotope und Pflanzen;

- Eingriffe ins Grundwasser können „anlagebedingt“ Auswirkungen auf Oberflächengewässer und die Flora und Fauna grundwasserabhängiger Lebensräume haben
- die Versickerung von Niederschlagswasser wirkt sich anlagebedingt auch auf den Boden aus
- usw., usw.

Die „Verursacher-Vorhabenseite“ enthält zahllose Zusammenfassungen, die die vom Gesetz geforderte differenzierte Beschreibung und Bewertung der Umweltfolgen verhindern, z.B.:

- Der Begriff der „Flugbetriebsflächen“ muss definiert und von anderen Begriffen Kategorien der Matrix (Landebahn; Rollbrücken) nachvollziehbar abgegrenzt werden.
- Neue bzw. geänderte (Wald-) Wegeverbindungen müssen von den Wirkungen durch Änderungen im Bereich öffentlicher Straßen getrennt werden.
- Die Wirkung von „Brücken“ und „Tunnel“ ist jeweils einzeln darzustellen (Keine Zusammenfassung mit „Betriebsstraßen“).

### Bewertungsverfahren

Jede Bewertung setzt voraus, dass Kriterien (Indikatoren) gebildet werden, deren Ausprägung festgestellt wird (Sachverhaltsaufnahme). In einem zweiten Schritt sind die Befunde zu gewichten. Dies ist der eigentliche Bewertungsschritt.

Die Vorhabensträgerin will an zwei Stellen „bewerten“. Einmal werden die erfassten und beschriebenen Ausprägungen der Schutzgüter „bewertet“, dann die „Umweltauswirkungen“ (Abb.1 auf Seite 7 Ausführungen S. 18ff und 22ff). Der zweite Bewertungsschritt zielt auf die Bewertung nach § 12 UVPG durch die zuständige Behörde.

**Die gesamten Scopingunterlagen leiden unter dem Mangel, dass zu den meisten Schutzgütern weder für die Bestandssituation noch für die Umweltauswirkungen Bewertungsvorschläge vorgelegt werden. Gerade die Bestandsbewertung durch den jeweiligen Fachmann/jeweilige Fachfrau ist aber unerlässlich. Sie ist streng von der Bewertung der Abwägung zu trennen. Der Hinweis auf früher vorgelegte Unterlagen löst das Problem nicht, da die Bestandsbewertung der Ausgangssituation dort ebenfalls nicht erläutert wurde. Damit ist die notwendige und vom Gesetz gewollte Diskussion über „Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung“ (§ 5 UVPG) mit dem Vorhabensträger nicht möglich.**

Dieser generelle Mangel muss zur Überarbeitung und erneuten Vorlage der Unterlagen führen.

„Die Bewertung der Umweltauswirkungen ... ist die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlä-

gigen Fachgesetze (gesetzliche Umweltaanforderungen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt“ (0.6.1.1 UVPVwV, Satz 1).

Die Anforderungen sind u. a. „im Wege der Auslegung aus den Gesetzen aufgeführten Zielsetzungen und Belangen“ zu gewinnen (0.6.1.1 UVPVwV, Satz 3). Ausdrücklich wird in der UVPVwV § 1 BNatSchG („Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege“) genannt.

Als Bewertungskriterien sind die in den Anhängen der UVPVwV genannten „Orientierungshilfen“ heranzuziehen (0.6.1.2. UVPVwV). Diese „Orientierungshilfen“ sind bindend und können bei entsprechender Begründung durch andere Kriterien ersetzt werden.

In 0.6.1.3. UVPVwV wird das Verhältnis gesetzlicher Anforderungen und formalisierter Verfahren für die Prüfung von Vorhaben- oder Trassenvarianten bestimmt. Die Anwendung formalisierter Verfahren wie der „ökologischen Risikoanalyse“ wird dabei auf den Fall der vergleichenden Bewertung beschränkt. In allen anderen Verfahren sind die Fachgesetze und die §§ 1 und 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG heranzuziehen.

Fasst man die Anforderungen zusammen, dann müssen Kriterien, Gewichtungen und Bewertungsmaßstäbe abgeleitet werden. Von besonderer Bedeutung sind ggf. **„Erheblichkeitsschwellen“ und „unüberwindbare Belastungsgrenzen“**.

Vor dem Hintergrund, dass die Fachbehörden im Scoping nach § 5 UVPG alle notwendigen Anforderungen an die UVP, die der Vorhabensträger nach § 6 UVPG vorzulegen hat, benennen müssen, verbleiben nur die Möglichkeiten. Entweder die Scopingunterlagen werden in der vorgelegten Fassung zurückzuweisen und erst nach Ergänzung der fehlenden Angaben erneut erörtert. Oder die Bewertungsanforderungen werden unmittelbar durch die verfahrensführende Behörde bestimmt. In beiden Fällen besteht aus unserer Sicht die Notwendigkeit die Bewertungskriterien im Vorfeld der Planfeststellung zu erörtern. Daher ist ein ergänzender Anhörungstermin zum Scoping zu bestimmen.

Die Unterscheidung nach anlage-, betriebs- und baubedingten Umweltwirkungen führt zur Doppelnennung (Beschreibung) verschiedener Auswirkungen, z. B. der Grundwasserabsenkung. Wichtig ist aber nicht die Ursache, sondern die Folge der Auswirkung (dauerhaft - befristet, Intensität). Gerade die rechtliche Abwägung muss an diese Kriterien anknüpfen. Die Methode der UVP sollte deshalb insgesamt umgestellt werden.

## **Kritik, Fragen und Anregungen zu Teil B der Scopingunterlagen**

Bei der Darstellung zum Schutzgut Mensch fehlt die Beschreibung, wie die Auswirkungen auf die Arbeitsstättenfunktion ermittelt, untersucht und beschrieben werden (vgl. hierzu oben: Sicherheitsfragen). Ein zentraler Bereich, in dem sich der Mensch im Flughafenumfeld aufhält, sind Arbeits-

stätten. Da zahlreiche Menschen im Umfeld des Flughafens arbeiten, sind die Auswirkungen auf diese Bereiche in der UVP zu berücksichtigen.

### Schutzgut Mensch (Wohn- und Wohnumfeldfunktion)

Die vorgesehenen Untersuchungen zum Schutzgut Mensch bleiben bei weiterem hinter dem zurück, was Gegenstand der bisherigen Diskussion war. Wir weisen daher den Versuch der Vorhabensträgerin, die Lärmauswirkungen des Ausbauprojektes zu verharmlosen, entschieden zurück. Nach unserer Auffassung ist das Projekt nicht genehmigungsfähig, weil die schon jetzt unzumutbare Lärmbelastung und eine durch den Ausbau bedingte zusätzliche Lärmzunahme für die hiesige Bevölkerung nicht zumutbar ist.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung werden dies belegen. Jedoch ist hierzu erforderlich, dass eine ausreichende Ermittlung der Lärmauswirkungen erfolgt. Dies ist nach den in den Scopingunterlagen vorgestellten Untersuchungsprogramm nicht der Fall. In dem Unterrichtungsschreiben sind daher zusätzliche Anforderungen hinsichtlich des Schutzgutes Mensch durch die Behörde darzulegen, die die Vorhabensträgerin in der UVP aufzuarbeiten hat.

Der Untersuchungsmaßstab der Wirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ muss sich mangels unabhängiger Vorgaben des UVP-Rechts nach dem für das jeweilige Trägerverfahren gültigen Maßstäben richten. Diese ergeben sich für das Planfeststellungsverfahren nicht nur aus dem zwingenden Recht, sondern auch aus dem Abwägungsgebot, das das Bundesverwaltungsgericht zunächst für die Bauleitplanung entwickelt hat und später auch auf Fachplanungen übertragen hat. Seither entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass sich das Abwägungsgebot unabhängig von einfachgesetzlichen Normierungen unmittelbar aus dem Rechtsstaatsgebot ergibt, sodass Verstöße gegen das Abwägungsgebot in jedem Fall revisibel sind.

Die Vorhabensträgerin hat in den Scoping-Unterlagen lediglich im Ansatz einen Untersuchungsrahmen vorgesehen, der den Maßstäben des **zwingenden Rechts entspricht**. Die Untersuchung von Wirkungen auf das Schutzgut „Mensch“, die diesseits der Grenze zwingenden Rechts der Abwägung unterliegen, hat sie gänzlich außer Acht gelassen. Allerdings entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass in die Abwägung an Belangen das nach Lage der Dinge Erforderliche einzustellen ist. Dass hierzu jedenfalls weitere – weniger intensive – Einwirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ gehören, als jene, die eine Verletzung des zwingenden Rechts besorgen lassen, ist gleichermaßen offensichtlich wie allgemein anerkannt. Nach ständiger Rechtsprechung gehören lediglich solche Wirkungen nicht zum erforderlichen Abwägungsmaterial, die aufgrund ihrer geringen Intensität vollkommen unerheblich sind.

Vor diesem Hintergrund ist ein differenzierter Untersuchungsmaßstab für die Ermittlung der voraussichtlichen Wirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ erforderlich:

Zunächst sind solche Wirkungen zu ermitteln, die die Bestimmungen zwingenden Rechts verletzen würden. Hierher gehören in erster Linie **lebensbedrohliche oder gesundheitsgefährliche Wirkungen**, weil diese im Wege der Abwägung nicht zu überwinden sind. Mangels verbindlicher gesetzlicher Vorgaben – die Bestimmungen, die die Vorhabensträgerin für einschlägig hält, sind wegen § 2 Abs.2 Satz 1 BImSchG hierfür nicht anwendbar – sind dafür zunächst geeignete Grenzkriterien zu bestimmen. Dabei ist darauf zu achten, dass diese Kriterien so gewählt werden, dass eine Verletzung ausgeschlossen ist. Den hieran zu stellenden Anforderungen genügen die Unterlagen der Vorhabensträgerin allenfalls ansatzweise.

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte schriftliche Stellungnahme, genannt **Synopse**, der Sachverständigen Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng vom 23. 2. 2002 begründen erhebliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Sachverständigen Griefahn, Jansen und Scheuch. Der Vergleich der anderweitig von diesen Sachverständigen geäußerten Behauptungen mit deren schriftlicher Stellungnahme in dieser Sache ergibt ganz erhebliche Widersprüche, die von den Sachverständigen nicht aufgeklärt, ja nicht einmal offen gelegt sind. Offensichtlich aber beruhen die Aussagen zu Lärmwirkungen in der Synopse auf der Basis alter Daten, wie sie von Jansen 1967 rechnerisch ermittelt worden sind und von Griefahn aus einer diffusen Punktwolke, resultierend aus mehreren unterschiedlichen Untersuchungen mit Hilfe von einfach angepassten Ausgleichsgeraden bestätigt wurde.

Wenn der **präventive Richtwert** einen Vorsorgewert ( i.S. Gesundheitsrisiko ausschließen) darstellen soll, darf er nicht Gesundheitsgefährdungen bei sensiblen Gruppen tolerieren. Die Werte des Schutzziels „besonders schutzbedürftige Bereiche“ werden unverständlicherweise nicht dem Wohnen zugeordnet, obwohl in unserer Gesellschaft Kinder in nicht vernachlässigbarer Anzahl mittägliche Ruhezeiten zu Hause verbringen und Altersheimbewohner keine den alten Menschen in der Wohnbevölkerung mengenmäßig überlegen sind. Es wirkt geradezu grotesk, Menschen, die durch Ausbildung, familiär oder beruflich gefordert sind, eine höhere Belastung zuzumuten.

„Schallimmissionen im Bereich des **Schwellenwertes** führen zu deutlich physiologischer und psychologischen Veränderungen“ (S.5), trotzdem soll darauf verzichtet werden, diese darzustellen (S.11), wohl weil sie „im jeweiligen Normbereich ablaufende Anpassungs- und Bewältigungsprozesse auslösen.“(S.5) Gerade bei einem Zukunftsvorhaben müsste der Satz gelten: „Unter dem Minimierungsgebot sollten Schwellenwerte langfristig angestrebt werden.“(S.5)

In der „**Bearbeitung**“ der **Synopse durch die Vorhabensträgerin**, werden die Auswahlkriterien für ein lärmphysikalisches Gutachten dahingehend reduziert, dass auf **nächtliche Dauerschallpegel** verzichtet wird,

die jedoch nötig sind, um die Lärmbelastung insgesamt darzustellen. Denn das Kriterium „6 mal 60 dB(A)“ sagt nichts über eine Gesundheitsbeeinträchtigung von knapp darunter liegenden Werten z.B. „30 mal 59 dB(A)“. Zudem ist es unverantwortlich, bei einem so umstrittenen Gegenstand wie der Aufwachschwelle, bei der es um Gesundheitsgefährdung geht, keine Toleranzen zu beachten.

Weiterhin sind solche Wirkungen zu ermitteln, die zwar eine Gefährdung der von zwingenden Rechts geschützten Güter nicht besorgen lassen, aber auf Grund gesetzlicher Bestimmungen und des Vorsorgeprinzips gleichwohl regelmäßig ein erhöhtes Gewicht in der Abwägung erhalten. Dazu gehört die **erhebliche Belästigung**, auch dann, wenn sie noch nicht in den Bereich einer Gesundheitsverletzung führt.

Außerdem sind Wirkungen auf das Schutzgut zu ermitteln, die zwar nicht von der Intensität der vorangehenden sind, aber gleichwohl nicht als gänzlich unerheblich gelten können. Hierher gehören vor allem die mehr als unwesentlichen **Belästigungen**, die eine gerade im Wohnumfeld gesuchte Erholung nicht mehr zulassen. Wenn in der Synopse darauf hingewiesen wird, dass z.B. Gärten nicht ganzjährig genutzt werden, wird nicht berücksichtigt, dass die Erholung das Ziel ist und nicht die Länge des Aufenthalts. Im Rahmen einer UVS ist auch festzustellen, inwieweit Wohngebiete Lärm ausgesetzt sind, die überwiegend Gartennutzung erkennen lassen. Den Lärmbetroffenen wird zudem vielfach eine wohnortnahe Erholung versagt, weil auch diese mit Lärm belastet ist.

Schließlich ist die **Grenze der nicht mehr erheblichen Einwirkungen** zu ermitteln. Dies dient zwar nicht unmittelbar der Ermittlung von Belangen für die Abwägung, lässt aber – vor allem im Interesse der Vorhabensträgerin – ausschließen, dass der Untersuchungsrahmen zu weit – was zu unnötigem Untersuchungsaufwand führt – oder zu eng – was zur Angreifbarkeit der Abwägungsentscheidung führt – gezogen wird. Nur bei einem derart differenzierten Vorgehen lassen sich die in den weiteren Schritten des – auch schon in der UVP erforderlichen – Abwägungsvorgangs erforderlichen Entscheidungen sachgerecht vorbereiten und damit Nachermittlungen vermeiden.

Um diese Abstufungen vornehmen zu können, bieten sich die Kriterien an, die das Umweltbundesamt aus dem Wissenstand der Lärmwirkungsfor-schung zusammengetragen hat und in der Veröffentlichung „Fluglärmwirkungen“ als Schutzziel (Dauerschallpegel außen) nennt. Die Nachtwerte beziehen sich auf die maximale Dämmwirkung von 15 dB(A) eines guten Fensters. Geht man von einer durchschnittlichen Dämmwirkung von 10 dB(A) aus, so wie es nach VDI- Richtlinie 2719 in der Praxis gehandhabt wird, müssen die Nachtwerte um 5 dB(A) reduziert werden. So ergibt sich folgender Untersuchungsrahmen für:

Grenze zu erheblichen Belästigung erreicht bei 55 dB(A) tags und 40dB(A) nachts

Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten (Gesundheitsrisiko) bei 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts

Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten (Gesundheitsgefahr) bei 65 dB(A) tags und 50dB(A) nachts

Nicht verzichtet werden kann bei einer Beurteilung des nächtlichen Fluglärms auf Maximalpegel und deren Häufigkeit. Diese müssen nicht nur die Aufweckschwelle berücksichtigen, sondern auch durch Lärm verursachte Schlafstadienwechsel und physiologische Veränderungen. In der Lärmwirkungsforschung wird heute die Aufweckschwelle zwischen 48 dB(A) und 53 dB(A), in dem für die WHO erarbeiteten Dokument „Community Noise“ (1995) wird als Schwellenwert 45 dB(A) angegeben.

Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass die Bevölkerung rund um den Flughafen sowohl dem Lärm am Tag als auch in der Nacht ausgesetzt ist, was die Empfindlichkeit erhöht. Im Scopingpapier ist nicht angegeben, welcher Flugbetrieb Grundlage ist. Die Situation bei „Verzicht auf planmäßige Flugbewegungen zwischen 23 und 5 Uhr“ wird nicht für das lärmphysikalische Gutachten vorgeschlagen, statt dessen wird in Zeitfenster eingeteilt, die zu dem bislang Diskutierten keinen Bezug aufweisen. Ein an dem Ruhebedürfnis der Menschen ausgerichteten Lärmmanagement sucht man vergeblich.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des BUND zum ROV zum Thema Lärm S.114-120 verwiesen.

Der Vorschlag, statt der 100/100-Verteilung die Realverteilung darzustellen, unterstützt nicht genügend die Erfordernisse in einem Planfeststellungsverfahren, die Belastungen adäquat zu beurteilen. Deshalb wird vorgeschlagen, zu der Realverteilung auch Ost- und West-Betriebsrichtung getrennt anzugeben. Dabei ist auch auf die vom Bayerischen VGH entwickelte Rechtsprechung hinzuweisen, die die Bedeutung einer Betrachtung auch von Fluglärmverhältnissen bei vergleichsweise seltenen Wetterlagen (hier also die Ost-Betriebsrichtung mit 30 %) hervorhebt.

Nicht geklärt ist, welcher Zeitraum für die lärmphysikalische Berechnung gewählt werden soll, wobei es weiterhin sinnvoll erscheint, die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres als Bezug zu nehmen.

Bei alledem ist in Bezug auf das Schutzgut „Mensch“ darauf zu achten, dass die erforderliche Auslegung von Rechtsbegriffe wie „Gesundheit“ oder „Zumutbarkeit“ nicht Sache lärmmedizinischen Sachverständs ist, sondern hierzu allein die Planfeststellungsbehörde berufen ist. Hingewiesen sei jedoch darauf, dass die Ausfüllung dieser Rechtsbegriffe freilich als bloße Rechtsanwendung der vollständigen gerichtlichen Kontrolle unterliegt.

### Schutzgut Mensch (Erholungs- und Freizeitfunktion)

Die Verknennung der Sach- und Rechtslage wirkt sich auch in diesem Punkt, der von den Lärmwirkungen dominiert wird, aus.

Methodisch klar zu trennen sind im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen die Wirkungen auf die Erholungsfunktion im Innenbereich und bei speziellen (Sport-) Anlagen und die Freiraumerholung.

Der Außenbereich soll grundsätzlich nicht nur vor störender Bebauung geschützt werden. Es ist auch der Bereich, in dem sich die Menschen „in Ruhe“ erholen können. Der zum „Wohn- und Wohnumfeld“ definierte „präventive Richtwert 57 dB(A)“ kann im Außenbereich, der für die Erholung vorgesehen ist, wegen der höheren Anforderungen nicht gelten.

Leider verheimlicht die Vorhabensträgerin, nach welchen, sicherlich differenzierten Maßstäben sie die Beeinträchtigung der Erholung durch „Geräusche“ anlegen will. Damit ist die Diskussion im Rahmen des Scopings leider nicht möglich.

Notwendig ist mindestens eine Betrachtung, die die unterschiedlichen Lärmwirkungen durch Dauerpegel, Einzelereignisse und die unterschiedlichen Tageszeiten berücksichtigt.

### Schutzgut Pflanzen und Tiere

Die Daten (Tag, Uhrzeit, Witterung, etc.), die Umstände der Geländeaufnahmen und die Methoden der Erhebungen sind anzugeben. Aus unterschiedlicher Beobachtungsdauer ergeben sich Daten, die ganz verschieden belastbar sind.

Der Umfang der Bestandserhebungen ist in den Planfeststellungsunterlagen im Einzelfall darzustellen und zu begründen. Der Hinweis auf frühere Unterlagen ist unzulässig.

Unklar und deshalb im Unterrichtungsschreiben aufzunehmen, sind folgende Gesichtspunkte:

- Welche Pflanzen, Tiere und Biotop wurden nicht durch Geländebegehungen und Kartierungen vor Ort erfasst (S. 41 unten)?
- Warum wurde der Untersuchungsraum nicht funktional hergeleitet?
- Wie soll damit umgegangen werden, wenn Wirkungen bis an die Grenze des Untersuchungsgebietes festgestellt werden? – Die Grenzziehung entlang von Straßen etc. ist dann kritisch, wenn Organismen und Wirkungszusammenhänge betrachtet werden, die sich über die Verkehrsstrassen ausbreiten. (Seite 41).

**Für die vom Land Hessen gemeldeten Gebiete nach der FFH-RL und nach der Vogelschutz-RL muss das Land die Grunddatenerhebung durchführen, den Standarddatenbogen ausfüllen und vorläufige Schutzziele definieren. Soweit bereits Grunddaten erhoben oder Managementpläne fertiggestellt wurden, sind auch diese von Bedeutung. Wir bitten um die Übersendung dieser Angaben und Unterlagen.**

In den Tabellen 7 und 12 (S. 44 + S. 55) werden für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere „Auswirkungskategorien und Prognoseverfahren“ dargestellt. Die beabsichtigte Vorgehensweise ist zurückzuweisen, weil sie die Problemstellung ignoriert und die Ergebnisse letztlich nicht mehr nachvollziehbar sein werden.

So bleibt der Phantasie des Einzelnen überlassen, wie die in Teil A aufgezeigten Zusammenhänge, insbesondere die Darstellungen in den Abb. 1,2 und 3 zur konkreten Prognose und Bewertung bei den Schutzgütern führen. Welche „Projektwirkungen“ (vgl. Abb. 3) von der Vorhabens-trägerin den später genannten Auswirkungskategorien zugeordnet werden sollen, bleibt unbestimmt. In den Planfeststellungsunterlagen sollte hier von der Vorhabensträgerin eine konkrete Zuordnung vorgenommen werden, um Missverständnis auszuschließen.

Einige „Projektwirkungen“ der Abb. 3 werden später nicht oder nur unvollständig aufgegriffen, z. B.:

- Projektwirkung (anlagebedingt) „Eingriffe in den Grundwasserkörper“ soll sich auf „Pflanzen und Biotope“ auswirken (S. 15) – keine Entsprechung für Pflanzen in Tab 7 (S.44).
- Projektwirkung (anlagebedingt) „strukturelle Veränderungen von Oberflächengewässern“ soll sich „potenziell (Einzelfallbetrachtung) auf „Pflanzen und Biotope“ auswirken (S. 15) – keine Entsprechung in Tab 7 (S.44).
- Projektwirkung (betriebsbedingt) „Schadstoffemissionen“ soll sich auf „Pflanzen und Biotope“ auswirken (S. 16) – ohne Begründung Beschränkung auf besondere Biotope in Tab 7 (S.44).

In anderen Fällen ist die Zuordnung der Auswirkungskategorie falsch:

Beispiel:

Wenn ein Wald auf Grund der Hindernisfreiheit dauerhaft „eingekürzt“ werden muss, entspricht dies naturschutzrechtlich der „Waldbeseitigung“ und muss dem „Flächenverlust“ zugeordnet werden. Hier ist die Unterscheidung der forst- und naturschutzrechtlichen Zuordnungen zu beachten.

Wenig transparent und dringend überarbeitungsbedürftig sind die Zusammenfassungen der einzelnen Projektwirkungen zu den „Auswirkungskategorien“ in den Tabellen 7 und 12.

Beispiel:

Die Auswirkungskategorie „Funktionsverlust und Beeinträchtigung von Tierlebensräumen durch Verinselung und Veränderung der Standortbedingungen“ umfasst letztlich alle denkbaren Wirkungen und lässt sich von den anderen genannten „Auswirkungskategorien“ nicht mehr sinnvoll abgrenzen.

Die Beispiele ließen sich fast beliebig fortsetzen.

Wenn aber die Zuordnung der einzelnen Wirkungskategorien schon nicht mehr nachvollziehbar ist, erübrigt sich die Diskussion über die Flächen und Mengenangaben, die für die einzelne Auswirkung später ermittelt wird. Entscheidend ist nämlich nur noch, was der jeweiligen Kategorie von der Vorhabensträgerin konkret zugeordnet wird. Damit ist der willkürlichen Darstellung das Feld geebnet. Wenn die Vorhabensträgerin diesem Vorwurf entgehen will, muss sie hier durchgängig für mehr Transparenz sorgen.

Bei den „Auswirkungskategorien“ wird zwischen „Flächeninanspruchnahme“ und „Funktionsbeeinträchtigung/-verlust“ unterschieden. Diese Unterscheidung ignoriert, dass die „Flächeninanspruchnahme“ ebenfalls Funktionsverluste und Funktionsbeeinträchtigungen auslöst. Der methodische Fehler liegt darin begründet, dass die Vorhabensträgerin nicht mitteilt, welche Funktionen beeinträchtigt oder zerstört werden, obwohl die Eingriffsregelung sich auf die Störung von Funktionen des Naturhaushalts bezieht.

Maßgeblich ist für die rechtliche Beurteilung insbesondere die Unterscheidung der dauerhaften und der befristeten Auswirkungen. Es bleibt unklar, wie die von der Vorhabensträgerin gewählte Unterscheidung in „anlagebedingte“, „baubedingte“ und „betriebsbedingte“ Umweltwirkungen diese rechtlich notwendige Unterscheidung gewährleisten will.

### Schutzgut „Pflanzen und Biotop“

Das UVPG nennt in § 2 abschließend die Schutzgüter der UVP. „Biotop“ gehören nicht dazu. Die Vorhabensträgerin müsste erläutern, wieso sie vom Gesetz abweichen will. Sie hat dann auch zu erklären, warum sie an dieser Stelle der UVP, wo es um die Beschreibung des Schutzgutes „Pflanzen“ geht einen wertenden Begriff einführt. Denn unter „Biotop“ versteht sie keine neutrale Bezeichnung, sondern die Kennzeichnung eines besonderen Teils der Landschaft. Würde sie hier rein beschreibend vorgehen, müsste sie die Forstwege auch als „Biotop“ erfassen. Eine solche Betrachtung hätte aber nichts mehr mit dem Schutzgut „Pflanzen“ zu tun.

Sinnvoll ist ggf. ein Schutzgut „Pflanzen und Vegetation“. Hieran lassen sich die Kriterien Artenzahl, Zahl und Bedeutung der Arten der ROTEN LISTE, wertgebende Pflanzenarten, Pflanzengesellschaften, etc. knüpfen. Gerade die Pflanzengesellschaften erlauben wertfrei die flächendeckende Beschreibung des Untersuchungsraums

„Biotop“ gehören zum Kapitel Wechselwirkungen, denn sie ergeben sich aus Standortbedingungen, der sich daraus ergebenden Pflanzengesellschaften und Strukturmerkmalen sowie der, aus dieser Faktorkombination folgenden, Besiedlung mit Tieren. Diese Tier-Besiedlung kann z.T. aus Erfahrungen gefolgert werden. Dort, wo konkrete Erhebungen vorliegen, sind diese statt der Angaben, die aus der allgemeinen Erfahrung folgern, zu berücksichtigen.

Kriterien zur Biotop-Bewertung können sein: Größe, Alter, Komplexe, Besiedlung durch Tiere und Pflanzen, gesetzliche Schutzkategorien und ggf. Schutzgebiete nach Naturschutzrecht.

Folgende Fragen sind in das Unterrichtungsschreiben aufzunehmen, da sie klärungsbedürftig sind:

- Was ist mit Vegetationstypen (Seite 40, 2. Spiegelstrich) gemeint? – Der Begriff taucht nur hier auf.
- Was ist unter „konkretisierte Methodik zur Ermittlung der Umweltauswirkungen“ zu verstehen (Seite 40, 5. Spiegelstrich)?
- Welche „Bestandsveränderungen“ sind zwischenzeitlich bei den Biotoptypen eingetreten? - Wer hat diese verursacht? Wer hat sie zu verantworten? – (Seite 40; 6. Spiegelstrich)
- Warum wurden die Methoden der Bestandserhebungen nicht im Scopingpapier aufgezeigt? – Wie sollen Dinge beurteilt werden, die nicht vorliegen?
- Wurden auch für das Schutzgut Pflanzen und Biotop Ausgleichs- und Ersatzflächen gesucht?
- Wurden auf potentiellen Ausgleichs- und Ersatzflächen Bestandsaufnahmen und Bewertungen für „Pflanzen und Biotop“ durchgeführt?

Zu 3.3. (Seite 42):

Verwendung findet die Kartieranleitung zur Stadtbiotopkartierung Frankfurt/M. Die Kartieranleitung wird nicht offen gelegt. - Wie soll man eine Methode diskutieren, die nicht erläutert wird?

- Die Verwendung der Kartieranleitung der Biotopkartierung nach dem Schlüssel der Stadtbiotopkartierung Frankfurt/M. ist zu begründen.
- Welche Veränderungen wurden an der Kartieranleitung „Stadtbiotopkartierung Frankfurt/M.“ vorgenommen und warum? – Welche „naturschutzfachlichen Wertkriterien“ wurden hierzu verwendet und warum? – Welche Veränderungen ergeben sich, wenn man andere Wertkriterien zur Änderung der Kartieranleitung verwendet hätte?

Die Vorhabensträgerin verhält sich widersprüchlich. Wenn sie die UVP und den LBP möglichst eng zusammenführen will, dann muss sie Methoden und Verfahren verwenden, die den Anforderungen an beide Planwerke genügen. Hierzu kann sie auf die Hessische Biotopkartierung (HB) und die Ausgleichsabgabenverordnung (AAV) zurückgreifen. Die AAV ist für den LBP sogar zwingend vorgeschrieben, wenn die naturschutzrechtliche Kompensation nicht vollständig gelingt und eine Abgabe entrichtet werden muss. Je weiter sich die Vorhabensträgerin in der Bestandsdarstellung

und Bestandsbewertung von den Definitionen der HB und insbesondere der AAV entfernt, desto schwieriger wird die Identifikation gesetzlich geschützter Biotopflächen und die Prüfung gesetzlicher Anforderungen. Die angestrebte Integration von UVP und LBP wird dann verfehlt und es werden zwei Pläne notwendig, die ggf. zu unterschiedlichen Wertbestimmungen der Teil-Flächen führen.

Zu 3.3. -Tab 6:

- Die verwendeten Begriffe für „Erfassungskriterien“ - Biotopkomplex; Biotoptyp; Biotop, wertgebende Pflanzenarten - werden nicht definiert. Dies ist notwendig, weil es keine allgemeinverbindlichen Definitionen gibt.
- Die Auswahl der Erfassungsgegenstände ist zu erläutern: Schutzgebiete wie NSG schützen den Naturhaushalt und nicht „Pflanzen und Biotopflächen“; die Abgrenzung „gesetzlich geschützter Biotopflächen“ von Schutzgebieten ist willkürlich; Lebensräume nach Anhang I FFH-RL haben außerhalb gemeldeter Gebiete keinen eigenen Wert, usw..
- Das Kriterium „geschützte, seltene und wertgebende Pflanzen“ ist aufzutrennen.
- Das Kriterium „Pflanzengesellschaften“ fehlt.

Zu 3.4. (Seite 43):

**Die Bestandsbewertung ist methodisch mangelhaft.** Sie bezieht sich auf Kriterien, zur Bewertung von Biotopflächen. Zur Bewertung des Schutzgutes „Pflanzen“ fehlen die Aussagen. Wenn aber die Bewertung eines im UVPG gesetzlich normierten Schutzgutes völlig unklar bleibt, obwohl die zugehörigen Bestandserfassungen bereits vorliegen, dann wird die Zielsetzung des Scopings von der Vorhabensträgerin unterlaufen

Bei der Bewertung der Biotopflächen fehlt das gerade im Untersuchungsraum wichtige Kriterium der Biotopkontinuität (Biotopalter). Hier ist der überregionale Bezug von Bedeutung. So wie die Seltenheit auf die „Region Südhessen“ bezogen wird, muss die historische Kontinuität der Waldlebensräume mit Bezug zur regionalen und bundesweiten Situation bewertet werden. Das Unterrichtungsschreiben muss hier eine Ergänzung einfordern.

Weiterhin bedarf der Klärung:

- Welche „Pflanzen“ - Gefäßpflanzen, Moose, Farne, etc - werden mit welcher Methode untersucht –?
- Das Kriterium Seltenheit ist für die Pflanzenarten und Biotopflächen in Bezug auf die Region, das Bundesland und das Bundesgebiet zu betrachten.
- Seltenheit und Gefährdung sind zwei verschiedene Kriterien. Beide sollten unbedingt im Unterrichtungsschreiben vorgegeben werden.
- Wie will die Vorhabensträgerin die „Wiederherstellbarkeit“ bestimmen (Literaturangaben! – § 2 UVPG: Anerkannte Methoden sind zu verwenden!)?
- Welcher Bezugsrahmen (Literaturangaben! – § 2 UVPG: Anerkannte Methoden sind zu verwenden!) gilt für das Kriterium „Naturnähe“?

- In Satz 1, 2. Abs. auf Seite 43 soll eine Aussage zu den LRT des Anhangs I FFH-RL getroffen werden. Der Satz ist unverständlich, da unvollständig. Dem Hauptsatz fehlt das Verb. Im übrigen gilt, dass Lebensräume nach Anhang I FFH-RL außerhalb gemeldeter Gebiete keinen eigenen Wert besitzen.

Zu 3.5. (Tab. 7):

Wenn „Funktionsverluste und -beeinträchtigungen“ als Auswirkungskategorien angeführt werden, dann müssen die Funktionen zuvor beschrieben werden. Eine solche Beschreibung fehlt in den Scopingunterlagen. Sie ist auch nicht Teil A, Seite 13 ff oder der Abb. 3 (Seite 15-17) zu entnehmen.

Die „Auswirkungskategorie“ „Boden“ fehlt. Schadstoffeinträge u. a. wirken aber auch unabhängig vom Boden(-wasser).

Die „Auswirkungskategorien“ müssen die „Erfassungskriterien“ aufgreifen (vgl. Tab. 6), denn nur was vorher im Sinne von § 2 UVPG beschrieben wurde, kann „Auswirkungen“ erleiden. Die weitgehende Beschränkung auf rechtlich bzw. gesetzlich normierte Gegenstände bei den Auswirkungskategorien in Tab 7 wirkt „vollzugsfreundlich“, führt aber zu einer weitgehenden Missachtung der gesetzlich geforderten Betrachtung des Schutzgutes „Pflanzen“. Die Berücksichtigung der rechtlich bzw. gesetzlich normierten Schutzgegenstände und -flächen kann und sollte unter dem Wechselwirkungen oder bei zugehörigen Schutzgütern diskutiert werden.

Die Reduktion des „Funktionsverlustes“ auf die Bilanz-Maßeinheit „Fläche“ ist problematisch, weil die Qualitätskomponente des Funktionsverlustes damit unterschlagen wird. Nach den Erfahrungen des ROV wird die Qualität später aber durch die Einführung von Schwellenwerten, guten, schlechten und mittleren Ausprägungen wieder eingeführt. Im Unterrichtsschreiben muss die zuständige Fachbehörde entweder die Qualitätskomponenten vorgeben oder die spätere Verwendung heute geheim gehaltenen (willkürlicher ?) Qualitätskomponenten ausschließen.

Bei den Rechtsgrundlagen in 3.6 fehlt das Wasserrecht (Seite 46).

Wenn der Biotopwert für Tiere ein Bewertungskriterium der „Biotope“ ist, muss der „Lärm“ als Umweltwirkung betrachtet werden.

Die Unterscheidung nach anlage-, betriebs- und baubedingten Umweltwirkungen führt zur Doppelnennung (Beschreibung) verschiedener Auswirkungen, z. B. der Grundwasserabsenkung. Wichtig ist aber nicht die Ursache, sondern die Folge der Auswirkung (dauerhaft - befristet, Intensität).

Es ist zu erläutern, was „Abschätzung ohne formale (mit formaler) Verknüpfung“ (Tab. 7) bedeutet. Wenn nicht klar ist, was gemessen werden soll, dann kann auch keine Flächenbilanz ermittelt werden.

Zu 3.6 Gesetzliche Bewertungsmaßstäbe

**Es fehlen die Bestimmungen der verschiedenen Bannwaldverordnungen.** Die Vorhabensträgerin hat offenbar bereits die Zusage, dass die dem Vorhaben entgegenstehenden Bannwaldbestimmungen aufgehoben werden. Sie darf die Bannwaldbestimmungen aber deshalb nicht bereits im Genehmigungsverfahren, hier der UVP, unterschlagen.

#### Schutzgut „Tiere“

Die Ausführungen zum Schutzgut „Pflanzen und Biotop“ gelten i. W. auch für das Schutzgut Tiere. Sie werden hier deshalb nicht wiederholt.

Die Methoden der Bestandserfassungen zu den einzelnen Tiergruppen sind in den Planfeststellungsunterlagen unbedingt anzugeben. Es ist unklar, welche Bestandserfassungen derzeit noch nicht abgeschlossen sind (2. Spiegelstrich Seite 51). Welche Bestandserfassungen basieren nicht auf den Arbeiten des Forschungsinstitutes Senckenberg (Seite 52 unten)? – Es müssen alle Bestandserfassungen offengelegt werden. Die Auswahl der untersuchten Tiergruppen und die Untersuchungstiefe ist vorhabensbezogen zu begründen (Seite 53).

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist für jede Tiergruppe einzeln zu begründen. Pauschale Vorgehensweisen sind nicht zulässig. Wenn wie vorgesehen verfahren wird, muss im Einzelfall je Art/Artengruppe erläutert werden, warum der gewählte Untersuchungsraum nicht ggf. zu klein ist (vgl. Tab. 11 Erfassungskriterium Lebensräume der genannten Tiergruppen sowie Austausch- und Wechselbeziehungen).

Welche Vogelarten ordnet das Land Hessen dem Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie zu (Seite 55)? – Es ist Aufgabe der Landesverwaltung die einzelnen relevanten Arten zu bestimmen.

Die Bilanzgrößen der Tab. 12 sind nicht eindeutig. Tierpopulationen lassen sich nur schwer erfassen und schwanken jährlich. Eine Art kann eine große Fläche in geringer oder in hoher Dichte besiedeln. – Hier müssen dringend genauere Angaben gemacht werden. Die 2. Fußnote zu Tab. 12 spricht das Problem an, ohne dass man erfährt, welche Probleme erwartet werden. Die Darstellung ist vor allem deshalb irritierend, weil die Bestandserfassungen nach Angaben der Vorhabensträgerin bereits abgeschlossen soll. – Was soll die Geheimniskrämerei? **Falls die Vorhabensträgerin nicht zur differenzierten Diskussion bereit ist, muss die Behörde hier Vorgaben im Unterrichtungsschreiben machen.**

Wie sollen die Zwischenstadien des mehrjährigen und in Stufen erfolgenden Baugeschehens in die UVP eingehen? – Gerade Tiere reagieren je nach Art sehr schnell auf Veränderungen und können Rohbodenstandorte schnell besiedeln.

Unklar und damit klärungsbedürftig ist:

- Wer legt wann und wie fest, welche Tierarten „wertgebend“ sind (Seite 55 unten)?
- Wer legt wann und wie fest, welche Tierarten „gefährdet“ sind (Seite 55 unten)?
- Wer legt wann und wie fest, welche Tierarten „besonders geschützt“ sind (Seite 55 unten)?
- Der Zusammenhang zu den Roten Listen, den Anhängen IV der FFH- und dem Anhang 2 der Vogelschutzrichtlinie ist unklar. – Welche Bedeutung haben die nationalen Festlegungen geschützter Arten (z. B. Bundesartenschutz-VO) in diesem Zusammenhang (Seite 55/56)?
- § 6a Abs. 1 Nr. 4 macht es erforderlich, dass die maßgebliche Population der jeweiligen Arten und ihre Erhaltungssituation (räumliche Ausdehnung, Bestandssituation) hergeleitet wird. Hier ist eine klare Vorgabe im Unterrichtungsschreiben erforderlich.
- Wer definiert wann den „günstigen Erhaltungszustand“ einer Art (Seite 56)?

### Schutzgut Boden

Das Untersuchungsgebiet im Norden ist zu klein. Es muss bis Vorfluter ausgedehnt werden (Main).

Das Untersuchungserfordernis zum Thema Boden wird unterschätzt. Dies betrifft sowohl die Stoffeinträge durch das Vorhaben (1) wie die Altlastensituation (2).

(1) Die Aussage „erhebliche stoffliche Auswirkungen des Flughafens auf den Boden konnten bisher nicht nachgewiesen werden“ verkennt die Problemstellung vollkommen. Auch die Vorhabensträgerin wird nicht bestreiten wollen, dass vom Flugbetrieb schädliche Immissionen auf die Ökosysteme ausgehen. Was die Vorhabensträgerin mit „erheblich“ bezeichnet ist unklar. Welche Nachweisgenauigkeit sie für erforderlich hält, um die Auswirkungen zu belegen, ebenso. Klar ist, dass der Säureeintrag im Ausbaufall gegenüber dem „Prognosenußfall“ zunimmt (G“, Anhang 3 „Waldsynopse“ Seite 42).

**Die Schlüsselfrage liegt in der Bestimmung der künftigen Mehrbelastung, die räumlich und in der Menge bestimmt werden muss.** Hierzu fehlen Angaben. Die vorgesehenen Untersuchungen sind daraufhin zu ergänzen, die Unterlagen sind danach vollständig zu überarbeiten und neu vorzulegen.

(2) Die notwendige Beschreibung der Altlastensituation macht stoffbezogene Darstellungen in Text und Karte notwendig. Die Karten sollten den Maßstab von 1:5.000 haben oder eine genauere Einmessung erlauben, damit die Vorkommen exakt lokalisierbar.

Lediglich die Fläche als Bilanzgröße bei der "Bewertung" zu verwenden, ist Unsinn, da die Qualität der Altlast eine erhebliche Rolle spielt. Eine en-

ge Verknüpfung mit Veränderungen der Grundwassersituation (Anstau, Fließrichtungsänderung, Flurabstand etc.) während der Bauphase und im späteren Betrieb ist durchzuführen und durch geeignetes Monitoring zu überwachen. Pläne 1:2000 (1:5000) und Modellberechnungen mit einem dynamischen GW-Modell sind vorzulegen (worst case, normal, best case).

Weiterhin ist klärungsbedürftig:

- Was ist mit Verlustflächenanalyse gemeint (Seite 57 Mitte)?
- Der Begriff des „wertvollen Boden“ muss definiert werden (Seite 57 unten).
- Das Messstellennetz ist auf einer Karte darzustellen (Seite 57 unten).

### Schutzgut Wasser – Grundwasser und genutztes Wasser

Notwendig sind Angaben zu den heutigen Grundwasserganglinien im Jahresverlauf (Höchst-, Tiefststände, Normalzustand). Diese müssen aus einem Messnetz gewonnen werden. Die Methodik ist zu erläutern. Die bisher vorgelegten Unterlagen enthalten hierzu keine Angaben. Der Rückgriff auf Modelle setzt voraus, dass im Gelände eine ausreichende Datenbasis erhoben wurde und das verwendete Modell ausreichend dokumentiert wird. Ohne eigene vorhabensbezogene Untersuchungen lassen sich keine belastbaren Aussagen als Voraussetzung für die Planfeststellung treffen.

Zusätzlich: siehe Boden, auch hier nur Fläche als Bilanzgröße unerträglich!

### Schutzgut Wasser – Oberflächengewässer

Bei stehenden Gewässern ist als Ausgangsbestand der gesamte Wasserkörper (alle Tiefen, verschiedene Zeiten) zu untersuchen und als Vergleich heranzuziehen. Die Untersuchungszeiten (Tageszeit, Monat, Tag, Jahr) sind zu dokumentieren.

Für das Hengstbach-/Gundbachsystem sind max./min.-Abflüsse zu berechnen (zusätzliche Einleitungen) und die Auswirkungen abzuschätzen. Die "Vorab-Untersuchung Fischbestand" der Bahn AG war schon für das Raumordnungsverfahren unbrauchbar. Zusätzliche Einleitungen sind hinsichtlich Qualität und Quantität zu untersuchen.

### Schutzgut Luft

Die Unterlagen müssen aktualisiert werden, denn für das Rhein-Main-Gebiet liegt ein aktuellerer Luftreinhalteplan vor.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob und wie die Auswirkungen des Projekts hinsichtlich des Verkehrsaufkommens bewertet werden sollen. Es

fehlt insbesondere ein Hinweis auf die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, welches in der landesplanerischen Stellungnahme gefordert worden ist (vgl. dort Hinweis 3).

Die Feinstaubfraktion PM 10 hat ein besonders hohes Gefährdungspotential für die menschliche Gesundheit. Dies erfordert spezielle Untersuchungen. Wir vermissen, die bereits zum ersten Scopingtermin geforderten medizinischen Untersuchungen an der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens.

Die Ozon-Belastung der Mittelgebirgslagen resultiert aus den Schadstoffen, die in den Tieflagen des Rhein-Main-Gebietes emittiert werden. Die Belastung der Ökosysteme in den Mittelgebirgen z. B. Taunus, Spessart wird zunehmen. Dies in den Untersuchungen zu berücksichtigen.

Für die Planfeststellung muss die Depositionen bestimmt werden, die für die Belastung von Wasser und Wald verantwortlich sind (Critical Loads; Critical Levels).

Die räumliche Auflösung ist bisher zu gering. Um die Effekte in den Wäldern entlang der Verkehrswege und durch die neuen Waldanschnitte beurteilen zu können, muss das Gitternetz auf 10 m abgesenkt werden

Die Annahmen zur Vorbelastung kann nicht aus dem ROV übernommen werden. Hier ist die Aktualisierung notwendig. Das Gutachten 3. 13. geht hier offensichtlich von einer falschen „Ist-Situation“ aus, wenn es als Bezugsjahr das Jahr 2000 zugrunde legt. Der Ist-Zustand ist jedoch im Jahr 2003 bzw. bei Beginn und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu ermitteln.

### Schutzgut Klima

Das Umweltbundesamt hält eine Beurteilung bis 10.000 Fuß (3.130, 56 m) für notwendig, um die Auswirkungen auf die Umgebung von Flughäfen abzuschätzen. Die bisherigen Untersuchungen der HLFU (heute HLUG) sind unzureichend. Ebenso die Beurteilungshöhe von 600 m (2.000 Fuß).

Bodennahe Inversionen schwanken in Häufigkeit und Dauer. Hierdurch können kleinräumig hohe Immissionen auftreten. Diese Belastungen werden mit den Vorschlägen der Vorhabensträgerin nicht erfasst.

Die vorgesehene einjährige Zeitreihe widerspricht dem Stand der Wissenschaft. Notwendig sind mind. dreijährige Zeitreihen.

Das Mikroklima muss viel genauer erfasst werden, damit Jahresgang und die schwankenden Belastungen erkennbar sind.

Der Bannwald hat für das Ballungsgebiet Rhein Main u.a. die Funktionen: Klimaschutz, Puffer und Frischluftlieferant. Die Funktions„zerstörung“ durch Verkleinerung (Rodung und Zerschneidung) kann mit dem vorgelegten Untersuchungsumfang nicht abgeschätzt werden.

## Schutzgut Landschaft

Das Schutzgut Landschaft wird von der Vorhabensträgerin i. W. auf das Landschaftsbild reduziert. Das „Erleben der Landschaft“ wird vernachlässigt.

- Was ist mit „Störung der Sichtbeziehung“ gemeint? – Die Unterbrechung der Sicht durch einen Baukörper?
- Wie wird mit der Störung der Sichtbeziehung durch den nachts weit abstrahlenden Lichthof des (erweiterten) Flughafens umgegangen?

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nach „Störung der Sichtbeziehungen“ kann nicht überzeugen, denn bei dieser Vorgehensweise gibt es keine gestörten Gesichtsbeziehungen, die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Richtig wäre die Formulierung des Maßstabs um dann mitzuteilen, wie daraus die Abgrenzung des Untersuchungsraumes tatsächlich gefunden wurde.

Die Erfassungskriterien sind weder schlüssig noch nachvollziehbar:

Wenn die „Landschaftsbildkomponenten“ einzeln als Kriterium wirksam werden sollen, kann nicht gleichzeitig aus ihnen ein neues Kriterium abgeleitet werden (Gliederungsprinzipien und Anordnungsmuster der Landschaftsbildkomponenten).

Man erfährt nichts zur Bewertungsmethode, insb. zur Gewichtung und zur Maßeinheit bzw. Skalierung der Landschaftsveränderung (hässlich; schön; Bauwerkshöhen; Flächenwirkung; Bevölkerungszahl), die die Bevölkerung je nach Lebenssituation am Wohnort oder bei der Erholung ertragen muss. Denkbar ist vieles.

Die Verknüpfung der Bewertungskriterien mit den Erfassungskriterien bleibt unklar

Vielfalt, Eigenart und Natürlichkeit sind Qualitätsangaben, die nur dann in der Fläche quantifiziert werden können, wenn man sie skaliert: Welche Skala soll gewählt werden (Tab. 30).

Die Bilanzgröße Sichtbeziehungen fehlt:

Die Störung von Sichtbeziehungen lässt sich als die Fläche darstellen, zwischen deren Begrenzungslinien die Sichtbeziehung durch das Vorhaben gestört ist

Tab. 30 (betriebsbedingt): Geräuschimmissionen lassen sich als Dauerschall oder Einzelschall darstellen. Was ist vorgesehen? – Welche Skalierungen, Erheblichkeitsschwellen sind vorgesehen? – Niedrige Überflüge haben eine vom Geräusch unabhängige Wirkung.

## Wechselwirkungen

Das zentrale Thema im Planfeststellungsverfahren wird durch die verheerenden Umweltzerstörungen des geplanten Projekts und die dadurch hervorgerufenen Synergiewirkungen auf das Ökosystem Wald und für die Gesundheit der Menschen bestimmt.

**Hinsichtlich der Betrachtungen zum Wald fehlt es – wie schon im Raumordnungsverfahren - an geeigneten methodischen Ansätzen, um die Folgen zu beschreiben und zu bewerten.** Angesichts der dramatischen Situation der Wälder im Umfeld des Flughafens durch die verschiedenen Umwelteinflüsse, darf die zaghafte Sanierungsperspektive nicht zerstört werden. Anstelle einer weiteren Zerstörung dieses Waldökosystems ist vielmehr auf eine systematische - auf den neuen Erkenntnisse basierende - Erhaltung des in Gänze schützenswerten Waldbereichs hinzuwirken.

**Konkret müssen die Wechselwirkungen der Faktoren „Schadstoffeintrag“, Veränderung des Bestandesklimas (Waldinnenklima), Grundwasserabsenkungen und Waldanschnitte über die Ermittlungen zu den einzelnen Schutzgüter Boden – Wasser – Luft – Klima auf die Vegetation (Pflanzen / Wald) und in nächster Konsequenz auf die Tierwelt beschrieben und bewertet werden. Ein entsprechender Hinweis ist in dem Unterrichtungsschreiben aufzunehmen.**

Ohne ein Gutachten zur aktuellen und zu erwartenden Schadstoffdeposition (Leitsubstanz NO<sub>x</sub>) kann dies nicht gelingen. Die Folgen sind nicht nur für den Bannwald und den daraus resultierenden Funktionen, sondern auch für die ausgewiesenen und sichergestellten NSG sowie die FFH- und Vogelschutzgebiete bedeutsam.

Auf die Notwendigkeit vorhabensbezogener Messungen und Modelle zur Abschätzung des Waldinnenklimas und der Grundwasserverhältnisse wurde sowohl zum ersten Scopingtermin wie im ROV hingewiesen.

## Naturschutzrechtliche und forstrechtliche Kompensation

Die Planfeststellung muss die Kompensationsverpflichtungen abschließend lösen. Verlagerungen auf spätere Verfahren werden abgelehnt.

Soweit eine UVP für Aufforstungen notwendig ist, muss diese vor Abschluss der Planfeststellung positiv beendet sein.

Welche Kriterien sollen beim Screening herangezogen werden? – Wer führt diesen Verfahrensschritt durch?

Aufforstungen sollten möglichst nah am Eingriffsort und entsprechend den Vorgaben des Regionalplans Südhessens vor allem in den Gebieten mit Waldmangel bzw. mit überdurchschnittlichen Waldverlusten erfolgen.

Eine Aufforstung im Hunsrück wird abgelehnt. Sie wäre etwa so sinnvoll wie eine „Aufforstung auf dem Mond“. Es ist nicht überzeugend, dass das Land Hessen keine Möglichkeit zur Realisierung einer eingriffsnahen Aufforstung hat. Die Konflikte mit der Landwirtschaft bestehen unabhängig vom Aufforstungsort und ist ein ungeeigneter Maßstab. Die Verfügbarkeit der Fläche ist hingegen immer gegeben, wenn die Aufforstung – wie hier – zwingende Voraussetzung zur Vorhabensrealisierung ist.

Als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen sollten große zusammenhängende Flächen möglichst in Verbindung mit bestehenden NSG vorgesehen werden. Maßnahmen, die aus anderen Rechtsvorschriften oder Genehmigungen heraus vorgesehen sind, können nicht als Kompensationsmaßnahmen des Naturschutzes festgelegt werden.

In Tab. 33 ist nicht klar, ob es sich bei dem „aufforstbaren Anteil“ um Hektarwerte oder Prozentangaben handelt.

Brigitte Martin  
Vorstandssprecherin