

Lärmbelästigung und durch den Wegfall der bisherigen Zufahrt „Trierer Tor“ entstünden.

In der Stellungnahme wird zunächst darauf hingewiesen, dass der Kaufvertrag zum Erwerb der Liegenschaft durch das Land Rheinland-Pfalz eine Regelung enthielt, wonach dem Nutzer bekannt war, dass die Flughafengesellschaft eine bestandskräftige 24-Stunden-Betriebsgenehmigung und eine Verlängerung der Start- und Landebahn anstrebe. Im Weiteren sei von Seiten der Landespolizeischule (LPS) auf eine diesbezügliche Klagebefugnis verzichtet worden. Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und Auflagen aus erteilten Genehmigungen seien allerdings einzuhalten und auch von der LPS einzufordern.

Auf folgende Beeinträchtigungen wird hingewiesen:

1. Erhöhte Lärmbelästigung

Ausweislich des lärmmedizinischen Gutachtens verlaufe die tagsüber relevante Lärmkontur von 65 dB(A) am Sportplatz, die Gebäude 12, 14, 34, 43 und 82 lägen innerhalb der Lärmkontur von 62 dB(A), die restlichen Gebäude knapp darunter. Der gesamte Bereich der LPS liege innerhalb der nachts kritischen Lärmkonturen von 13 x 68 dB(A) und 6 x 75 dB(A).

Allein aus diesen Gründen sei die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen unausweichlich.

In Bezug auf die Einrichtungen der LPS sei festzustellen, dass sowohl im lärmmedizinischen Gutachten als auch in der Umweltverträglichkeitsstudie eine Bewertung nur unter dem Kriterium „Wohnen“ stattgefunden habe. Eine Bewertung als besonders schutzwürdige Einrichtung (Hochschulbetrieb, zentrale Weiterbildungseinrichtung des Landes mit z. T. überregionaler Bedeutung, wie z.B. EU-Seminare, internationale Beziehungen) fehle. Für Wohngebäude sei zu untersuchen, ob der bereits installierte Schallschutz und entsprechende Belüftung den Anforderungen entspreche.

Für die Gebäude, welche direkt dem Hochschulbetrieb zuzuordnen sind (Hörsaalgebäude, Seminarpavillon, Trainingszentrum, Tagungszentrum), sei eine Prüfung der Lärmauswirkungen im Tagesbetrieb als "besonders schutzwürdige Einrichtung" noch nachzuholen, eine entsprechende Betrachtung habe nicht stattgefunden. Hierbei sei auf eine störungsfreie Kommunikation in den Hörsälen genauso zu achten, wie auf die Notwendigkeit, dass in den Gebäuden Prüfungen durchgeführt werden. Der Umfang der Prüfungen belaufe sich dabei auf schriftliche und mündliche Laufbahnprüfungen an insgesamt 44 Prüfungstagen, wobei die mündlichen Prüfungen ganztätig d.h. auch nachmittags erfolgten (7 Prüfungstage).

Für die betroffenen Arbeitsstätten sei bisher keine gesonderte Betrachtung im lärmmedizinischen Gutachten sowie der UVS vorgenommen. Zu den Arbeitsstätten gehörten die Gebäude 1331, 1340 und 1341 (Verwaltung), sowie das Gebäude 1382 (Druckerei). Bei den Verwaltungsgebäuden 1331, 1340, 1341 betrage arbeitsschutzrechtlich der max. zulässige Innenraumpegel 55 dB(A), welcher bei überwiegend geistiger Tätigkeit zu Grunde zu legen sei, (das Gebäude 1331 sei bereits mit Schallschutzfenster 43 dB(A) ausgestattet). Die Druckerei liege innerhalb der lärmmedizinischen Lärmkontur von 62 dB(A). Eine

gesonderte Betrachtung dieser Gebäude sei im lärmmedizinischen Gutachten nicht enthalten.

Um einen ausreichenden Schallschutz sicherzustellen, sei eine für jedes Gebäude spezifische Einzelfallbetrachtung unter Zugrundelegung der genannten Kriterien nachzuholen.

Das Gelände des Sportplatzes liege innerhalb der kritischen lärmmedizinischen Kontur von 65 dB(A). Im lärmmedizinischen Gutachten werde vorgegeben, dass dieser Bereich für das Schutzziel "Vermeidung erheblicher Belastungen" überkritisch tangiert sei. Dennoch gebe das Gutachten vor, dass hier "ausreichend Kompensationsmöglichkeiten" bestünden und daher "keine zwingenden Maßnahmen" notwendig seien. Was unter Kompensationsmöglichkeiten zu verstehen sei, werde nicht erläutert. Demnach sei zumindest zu untersuchen, ob durch die deutlich zunehmenden Emissionen und Immissionen im Bereich des Sportplatzes, welcher genau parallel zum Start- bzw. Landebereich der Flugzeuge liege, eine Einschränkung der Nutzung oder auch der zu erbringenden sportlichen Leistung zu erwarten sei. Die einfache Behauptung, es stünden ausreichende Kompensationsmöglichkeiten zur Verfügung reiche hier für eine ordnungsgemäße Abwägung der betroffenen Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht aus. Neben der nicht exakt zu quantifizierenden Nutzung des Sportplatzes zur Freizeitgestaltung finde eine dienstliche Nutzung des Sportplatzes im Rahmen der Ausbildung an ca. 90 Tagen im Jahr und im Rahmen von sportlichen Fortbildungsmaßnahmen an wöchentlich zwei Nachmittagen statt.

## 2. Wegfall des bisherigen „Trierer Tores“

Bei der Variante Südwest entfalle die Zufahrt von der Hunsrückhöhenstrasse, das so genannte "Trierer Tor". Eine Ersatzzufahrt werde in den Unterlagen der FFHG nicht angeboten. Der LSV habe bei einem Abstimmungsgespräch in den Vorplanungen zum Planfeststellungsverfahren am 08.01.2003 den Betreiber bereits darauf hingewiesen, dass im Bedarfsfall ein Anschluss zu Lasten der FFHG zu erstellen sei. Die Schaffung einer Ersatzzufahrt - zumindest als Notzufahrt - sei für die LPS aus Einsatzgründen erforderlich. Für den Fall, dass die Ausbaugenehmigung lediglich mit der Auflage zur Schaffung einer Notzufahrt erteilt werde, sei in jedem Fall die uneingeschränkte Verfügungsgewalt für diese Zufahrtsmöglichkeit durch die Landespolizeischule zu gewährleisten.

Der **Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB)** legt mit Schreiben vom 17.12.2003 „Widerspruch“ gegen die Absicht zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn ein. Durch die Wahl der Variante Südwest seien die Wirtschaftseinheiten 54 – Landespolizeischule (LPS) Rheinland-Pfalz und 66 – NL Idar-Oberstein, Bauleitung Hahn, betroffen. Die beabsichtigten Maßnahmen bedingten unter Berücksichtigung der derzeitigen Nutzung durch die LPS

- eine erhöhte Lärmbelästigung
- den Wegfall der Zufahrt „Trierer Tor“
- den Verkauf einer Teilfläche im Bereich des Sportplatzes
- eine erhebliche Wertminderung der Wirtschaftseinheit.

Vor dem Hintergrund der Argumentation, wie sie bereits von der Landespolizeischule vorgetragen wurde, gelangt der LBB zu folgendem Fazit:

Die prognostizierten Lärmwerte beeinträchtigen den Fachhochschulbetrieb in erheblichem Umfang. Es sei davon auszugehen, dass im späteren Verlauf des Betriebs kein ordnungsgemäßer Lehrbetrieb mehr möglich sein werde. Es sei sogar damit zu rechnen, dass Examensprüfungen von Prüflingen wegen Störungen rechtlich angegriffen würden. Daher sei es wahrscheinlich, dass die Fachhochschule verlagert werden müsse. Die wirtschaftlichen Folgen einer derartigen Entwicklung könne der LBB nicht tragen. Auf die erheblichen Investitionen des Landes in diese Immobilie werde hingewiesen. Ohne Zweifel würden bauliche Maßnahmen erforderlich, um den erhöhten Immissionsbelastungen zu begegnen. Die Kosten hierfür seien gegenwärtig in ihrer Höhe noch nicht abzuschätzen. Offen bleibt die Frage, wer die Kosten trage. Überdies seien Zweifel am Erfolg der Lärmschutzmaßnahmen angebracht. Der Schulbetrieb werde nur unter den Bedingungen eines Closed-door-Betriebs durchgeführt werden können. Die dauerhafte Akzeptanz bei Studierenden und Lehrenden werde nicht gegeben sein.

Für den Fall, dass sich die LPS vom Standort zurückziehe, werde für den LBB auch die Liegenschaft „Bauleitung Hahn“ entbehrlich.

Diesen „Widerspruch“ zieht der LBB mit Schreiben vom 23.01.2003 zurück. Es wird allerdings auf die bereits von der LPS vorgetragenen Einwendungen zum lärmmedizinischen Gutachten hingewiesen. Im Übrigen sei die Fluchtanlage des Sportplatzes hinsichtlich der Frage der Hindernisfreiheit nicht untersucht worden. Bei einer ggf. erforderlichen Demontage der Fluchtanlage wäre die Nutzung erheblich eingeschränkt.

Zusammenfassend stellt der LBB im Schreiben vom 23.01.2003 fest, dass in den vergangenen Jahren erhebliche Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden der LPS vorgenommen worden seien. Durch die Erweiterung des Flughafens sei mit zusätzlichen Lärmbelastungen zu rechnen. Dies verlange voraussichtlich neue und erweiterte Schallschutzmaßnahmen, die deutlich über das hinausgingen, was in den Jahren 1999 bis 2003 durchgeführt worden sei.

Das **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation** bittet darum, dass sich die ausführende Baufirma ca. drei Wochen vor Beginn der Erdarbeiten im Bereich des Nivellment Punktes 11/6009 mit dem Fachbereichsleiter, Herrn Reichert, Tel. 0261-492298, in Verbindung setzen solle. Techniker des Landesamtes würden dann vor Ort in Absprache mit der ausführenden Firma die Verlegung des Nivellment Punktes 11/6009 vornehmen.

#### 4.3 **Stellungnahmen der Versorgungsunternehmen**

Die **PLEdoc GmbH** weist auf Versorgungseinrichtungen der TENP (Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH) hin. Die Ferngasleitungen

- a) Nr. 50 mit Betriebskabel und Zubehör, DN 950, Bestandsplan Blatt 2195,
- b) Nr. 450 mit Zubehör, DN 1000, Bestandsplan Blatt 2195 (Gesamt-schutzstreifenbreite 15 m) verlaufen nordöstlich außerhalb der mitgeteilten Flughafenerweiterung und seien lediglich von der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme K 1 (Erstaufforstung von Grünlandflächen) in der Gemarkung Würrich berührt. Diese Aufforstung dürfe nur außerhalb des Gesamtschutzstreifens angeordnet werden.

Die **Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH** teilt mit, dass die Kraftstofffernleitung Zweibrücken – Bitburg im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes in einer Länge von ca. 670 m verlaufe. Eigentümer der Leitungen sei die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wehrbereichsverwaltung West. Zu Wartungs- und Reparaturzwecken sowie zur Verhinderung einer Gefährdung sei die Fernleitung durch einen 10 m breiten, dinglich gesicherten Schutzstreifen geschützt.

Folgende Anregungen und Hinweise sollten bei der Planung berücksichtigt werden:

1. Alle den Schutzbereich berührenden Einzelmaßnahmen, wie z.B. Ausweisung von geplanten Straßenführungen, Sonderfläche für Start- und Landebahn, Rodungsflächen, Landschaftsschutzgebiete usw. müssten rechtzeitig unter Beachtung der „Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Kraftstoffleitungen der NATO in der Bundesrepublik Deutschland“, zur Abgabe einer Stellungnahme bei der Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH vorgelegt werden.
2. Der Schutzbereich der Fernleitung müsse von jeglicher Bebauung und Bepflanzung und tiefwurzelndem Bewuchs, entsprechend der vertraglichen Regelungen freigehalten werden.
3. Der Zugang zur Rohrleitungsstrasse, die behördlich vorgeschriebenen Kontrollgänge sowie die regelmäßige Trassenreinigung müssten ungehindert durchgeführt werden können.
4. Der Trassenverlauf mit dem dinglich gesicherten 10,0 m breiten Schutzbereich der Kraftstofffernleitung sollte mit dem Übersichtsplan gem. Eintragungen dauerhaft übernommen und als unterirdische Hauptleitung in der Zeichenerklärung dargestellt werden. Eine Eintragung im Erläuterungsbericht mit allen zu beachtenden Sicherungsmaßnahmen werde für erforderlich gehalten.
5. Es müsse sichergestellt sein, dass die im Grundbuch eingetragenen Rechte – dingliche Sicherung der Leitung einschließlich Schutzstreifen – von der Leitungsstrasse gewahrt bleiben.

Eine Inanspruchnahme des Schutzstreifens bedürfe in jedem Fall der Zustimmung der WBV West und des Abschlusses eines Gestattungsvertrages, der insbesondere Folgepflichten und Folgekosten regelt.

Eine schriftliche Stellungnahme werde erst nach Vorlage von Bauausführungsplänen abgegeben.

Die **Deutsche Telekom AG** hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Im Ausbaubereich befänden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, die von den Baumaßnahmen berührt würden. Für die Telekommunikationstrassen, die nicht umgelegt werden könnten bzw. verlegt werden müssten, sei bei Änderung der Eigentumsverhältnisse die Sicherung erforderlich. Folgende Dienstbarkeiten müssten in das Grundbuch eingetragen werden:

1. „Die Telekom ist berechtigt, die genannten Grundstücke zur Errichtung, zum Betrieb, zur Änderung und zur Unterhaltung der Telekommunikationslinie (TK-Linie) sowohl für betriebliche Zwecke als auch für die Durchführung von Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit in Anspruch zu nehmen. Die Gestattung deckt auch Nutzungserweiterungen in Form von neuen, sich im Zuge der technischen Entwicklung ergebenden Anwendungen ab.“
2. Die Gestattung deckt auch das spätere Einziehen von TK-Kabeln in Kabelrohanlagen bzw. Kabelschutzrohren sowie die Auswechslung

- und/oder Erneuerung der TK-Linie insgesamt und von Teilen derselben ab. Ein zusätzliches Nutzungsentgelt ist in diesen Fällen nicht zu zahlen.
3. Die Telekom darf die TK-Linie oder Teile derselben mit ihr verbundenen Unternehmen i.S.d. § 15 Aktiengesetz zur Nutzung überlassen, ohne dass hierfür ein gesondertes Entgelt fällig wird.
  4. Die Telekom ist berechtigt, die Grundstücke zur Beseitigung von Störungen sowie zur Vornahme aller mit den vorgenannten Nutzungsrechten im Zusammenhang stehenden Maßnahmen nach vorheriger Terminabsprache zu betreten und alle hierfür erforderlichen Arbeiten – auch Aufgrabungen – vorzunehmen. Ein Betretungsrecht zur Unzeit (gesetzlicher Feiertag, Wochenende, früher Morgen etc.) besteht ausnahmsweise dann, wenn es zur Störungsbeseitigung unvermeidbar ist und diese keinen Aufschub duldet.
  5. Über und 50 cm beiderseits der TK-Linie (Schutzbereich) dürfen ohne Zustimmung der Deutschen Telekom AG keine Einwirkungen auf Grund und Boden vorgenommen werden, durch die die TK-Linie gefährdet oder beschädigt werden kann.

#### 4.4 Stellungnahme der Kammern

Die **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz** teilt mit, dass gegen das Vorhaben prinzipiell keine Bedenken bestünden. Es würden jedoch folgende Anregungen vorgetragen:

1. Flächen für Ersatzaufforstung und Eingriffsausgleich  
Die Flächen für Ersatzaufforstung und Eingriffsausgleich seien mit der Landwirtschaftskammer weitgehend abgestimmt worden. Die Flächen in der Gemarkung Briedel seien damals nicht bezeichnet und kartographisch dargestellt worden. Diese Flächen unterlägen der ackerbaulichen Nutzung und seien von der Bodenqualität sowie den topographischen Verhältnissen für den Raps- und Getreideanbau geeignet. Die Bewirtschaftung erfolge durch Vollerwerbsbetriebe. In Anbetracht der im Bereich der Briedeler Heck und Maiermunder-Hof vorliegenden Agrarstruktur, in Bezug auf die Anzahl der landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe, der Flächenausstattung der Betriebe sowie deren Aufstockungsbegehren werde die Aufforstung dieser Flächen abgelehnt. Diese sollten ersatzlos gestrichen werden.
2. Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs  
Es werde gefordert, dass zunächst die B 327 neu gebaut werden solle ehe die Flugplatzerweiterung erfolge. Wenn dies nicht möglich sei, solle zumindest eine befestigte Verbindung auf der neuen Trasse der B 327 hergerichtet und für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden. Da der Verkehr im Bereich des Flughafens zunehmen werde, werde ein landwirtschaftlicher Parallelweg entlang der neuen Trasse der B 327 gefordert. Dadurch würden auch Verkehrsbehinderungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge reduziert. Weiterhin werde gefordert, den forstwirtschaftlichen Verbindungsweg zwischen der B 327 neu und der B 50 dem landwirtschaftlichen Verkehr zu öffnen und ggf. auszubauen.
3. Oberflächenentwässerung  
Es solle geprüft werden, ob die geplante Erweiterung des Regenrückhaltebeckens Waschbach ausreichend sei. Es dürfe nicht zu Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Flächen kommen.

Die **Industrie- und Handelskammer zu Koblenz** verweist auf ihre Stellungnahme im Raumordnungsverfahren, in der im Ergebnis empfohlen wurde, dem Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn stattzugeben. Die IHK weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei dem Flughafen um ein Infrastrukturprojekt ersten Ranges für das gesamte Bundesland Rheinland-Pfalz handele. Bei Abwägung aller ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkte sähe die IHK in der Verlängerung der Start- und Landebahn eine hervorragende Chance zur Förderung der Wirtschaft und zur Verbesserung der Arbeitsmarktsituation in der Region und in ganz Rheinland-Pfalz.

#### 4.5 **Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine**

Der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**, **Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.**, lehnt die Erweiterung des Flugplatzes Hahn mit Startbahnverlängerung, Herstellung von Aufwuchsbeschränkungen und Verlegung der B 327 entschieden ab. Er kritisiert die vorliegenden Planungsunterlagen als in wichtigen Punkten unvollständig und fehlerhaft. Diese Ablehnung wird seitens des Verbandes wie folgt begründet: In einem Teil A befasst sich die Stellungnahme des BUND mit grundsätzlichen Überlegungen:

##### 1. Alternativen zur Planung:

Die Erweiterungsmaßnahmen anderer Flughäfen und die so genannten Hub-Splittings mit anderen Flughäfen seien bei der Entscheidung zur Verlängerung der SLB im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Hierdurch könne das prognostizierte Flugaufkommen geringer ausfallen und die geplanten Investitionen sowie die mit dem Ausbau verbundene Umweltbelastung in Frage gestellt werden.

Nach seiner Auffassung müsse grundsätzlich auf dem Flughafen Hahn kein Langstreckenfrachtverkehr mit schweren Frachtmaschinen abgewickelt und keine Verlängerung der Start- und Landebahn durchgeführt werden. Aufgrund der landesplanerischen Entscheidung des Regierungspräsidiums Darmstadt zum Raumordnungsverfahren für den Flughafen Frankfurt am Main sei absehbar, dass dort ein weiterer Ausbau der Kapazität erfolgen werde. Dieser Flughafen stehe somit für Langstreckenfrachtverkehr weiterhin und demnächst mit erhöhter Kapazität zur Verfügung. Eine Notwendigkeit für den Ausbau des Hunsrücker Flughafens Hahn sei nicht erkennbar.

Darüber hinaus sei nicht dargestellt, welche Initiativen bei benachbarten Flugplätzen bestünden, um mehr Frachtverkehr zu erhalten. Außerdem sei zu prüfen, welche Frachtgüter auf dem Luftwege nach Hahn transportiert werden sollten und ob für den Transport nicht Alternativen, z.B. über den Seeweg zur Verfügung stünden.

##### 2. Begründung des Vorhabens

Die Presseinformation der Ministerpräsidenten der Länder Hessen und RLP vom 7. Mai 2002 reichten nicht aus, die Notwendigkeit für den Ausbau zu begründen. Die Erweiterung des Flughafens sei mit den Zielen des Raumordnungsgesetzes nicht vereinbar, da die Erweiterung des Flughafens zu einer weiteren Verteilung des Fluglärms über Gebiete, die bisher nicht oder nur in geringem Maße durch Fluglärm betroffen waren,

führen würde. Die Notwendigkeit für den Ausbau der SLB und die damit verbundene Kapazitätserhöhung ist nicht gegeben.

### 3. Verkehrsprognosen

Die im Antrag gemachten Prognosen seien fehlerhaft und überzogen. In ihnen würden aktuelle Entwicklungen anderer Verkehrssysteme und des Passagieraufkommens nicht berücksichtigt. Es drohe eine intensive Verlärmung des bis dato weitgehend unbelasteten Siedlungs- und Erholungsraumes. Die für 2004 geplante Gesetzesneufassung zum Schutz gegen Fluglärm wird nicht berücksichtigt. Die EU-Richtlinien (z.B. EU-Richtlinie 2002/30/EG) fände keine Beachtung.

### 4. Rodungen

Die Rodung von Lärmschutzwald bzw. dessen Beeinträchtigung werde trotz der prognostizierten Zunahme von Boden- und Verkehrslärm als genehmigungsfähig angesehen. Eine Kompensation sei nach wie vor nicht möglich.

Der bestehende Widerspruch zwischen der Ausweisung als Lärmschutzwald einerseits und dem behaupteten nicht notwendigen Erhalt eben dieses Waldes werde nicht ausreichend begründet. Die erheblichen Auswirkungen von Immissionen auf die Umgebung und die Region seien nicht ausreichend dargestellt.

Siedlungsbeschränkungen und Totalverlust von Erholungsflächen schädigten den Lebensraum der betroffenen Bevölkerung. Die touristische Eignung der Region werde stark beeinträchtigt.

Eine suggerierte Abmilderung der geplanten Rodungen durch die Kartierung zu fällender Einzelbäume könne nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Verlust des alten für den Artenschutz (Fledermäuse und Wildkatzen) lebensnotwendigen Baumbestandes nicht kompensierbar sei.

### 5. Hügelgräberfeld

Ein Hügelgräberfeld werde vernichtet, ohne dass eine intensive wissenschaftliche Auswertung und die touristische Inwertsetzung möglich seien.

### 6. Artenschutz

Es würden nach europäischem Standard besonders geschützte Tierarten im Plangebiet und dessen Umfeld existentiell bedroht (Fledermäuse, Wildkatzen). Eine Kompensation sei nicht möglich.

### 7. Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000

Die in den Planungsunterlagen vorgelegte Verträglichkeitsuntersuchung entspreche weder im Umfang noch im Inhalt den Anforderungen und werde daher in ihren Schlussfolgerungen als nicht zutreffend abgelehnt.

### 8. Geologisches Gutachten

Der BUND erkenne die Aussagen des geologischen Gutachtens an. Die im geologischen Gutachten gemachten Aussagen fänden allerdings im LBP nicht die gebührende Berücksichtigung. Vor allem die Verwertung des

anfallenden Erdaushubs und die Speicherfähigkeit der verschiedenen Böden blieben teilweise unberücksichtigt und führten zu Fehlschlüssen.

#### 9. Eingriff in Lebensräume von bedrohten Tierarten

Die bereits im Raumordnungsverfahren vorgetragenen und nachfolgend konkretisierten Einwände seien im Planungsverfahren in keiner Weise widerlegt worden. Ergänzend seien noch folgende Einwendungen hinzugefügt:

- Licht bei Fledermäusen
- Verhalten der Wildkatzen
- Einleitungen in den Waschbach

#### 10. Bereits vollzogene Baumaßnahmen auf dem Flugplatzgelände

Der BUND äußert sich sehr verwundert über die Art und Weise, in der bereits erhebliche Eingriffe auf dem Flugplatzgelände ohne Beteiligung der Verbände durchgeführt worden seien. Erst im Nachhinein sei eine Auflistung der Ausgleichsmaßnahmen den Verbänden zur Beurteilung vorgelegt worden. Der BUND sehe darin einen weiteren Beweis für die politische Einflussnahme auf eine der Neutralität verpflichtete Planungsbehörde und sehe die Beteiligung der Verbände damit ad absurdum geführt.

In einem Teil B gibt der BUND fachliche Einzelstellungen ab:

#### 1. Klimaauswirkungen der geplanten Startbahnverlängerung und des Straßenneubaus

Die Aussagen des Gutachtens des DWD könnten bisher nicht mit genauen Zahlen belegt werden, sondern hätten sich aus allgemeinen geländeklimatischen Überlegungen und Erfahrungen sowie aus Modellrechnungen ergeben. Der BUND fordere, dass die Modell-Berechnungen des DWD mit zusätzlichen Messungen in dem geplanten Gelände durchgeführt werden.

Bei den vorgesehenen Rodungen werde die für die Ausbildung eines Wald-Klimatops notwendige und festgelegte Mindestbreite von 200 m Richtung Lötzbeuren zum Teil unterschritten, so dass der Wald dort nicht mehr seine Ausgleichsfunktion erfüllen könne.

Die Abholzung und Neuversiegelung werde sich auf eine Vermehrung von Schadfrösten in der Umgebung auswirken. Dies werde befürchtet, da eine Neuaufforstung die Schutzfunktion des vorhandenen Waldes bezüglich Klimaausgleich und Luftfilterung erst nach Jahrzehnten wieder übernehmen könne. Die vermutete Behinderung der Abkühlung durch die thermische Durchmischung bei Flugbetrieb werde nicht quantitativ abgeschätzt/belegt.

Im Gutachten werde die vermutete Nebelzunahme besonders nach Nordwesten hin durch die geplanten Baumaßnahmen nicht widerlegt. Nach den geplanten Waldrodungen könne sich der Advektionsnebel nach Nordwesten hin ausbreiten.

Die Barrierefunktion des Waldes gegen die Gefahr von Reifglätte auf den Straßen gehe durch die Waldrodung verloren.

Das Gutachten des DWD zeige die wettermäßig sehr ungünstige Lage des Flugplatzes. Es wäre sinnvoll die Zahlen des Flugplatzes Hahn mit denen eines anderen (z.B. Frankfurt) zu vergleichen.



## 2. Gutachten über Schadstoffausbreitung

Das Gutachten über Schadstoffausbreitung sei unzureichend, da

- der Tagesgang der Emissionen weder dargestellt, noch bewertet werde
- Maßnahmen notwendig seien, um die Freisetzung von Kohlenwasserstoffverbindungen während der Betankung zu verringern,
- Immissionsveränderungen (höhere Immissionen an bestimmten Punkten) bei länger herrschenden bestimmten Windverhältnissen und Starts und Landungen aus nur einer Richtung, nicht berücksichtigt würden
- Angaben zur Kerosinfreisetzung vor der Landung der Flugzeuge fehlten
- Emissionen aus Kfz-Verkehr nicht nachvollziehbar seien
- die zur Berechnung für die einzelnen Straßen herangezogenen Emissionsfaktoren und die Rahmenbedingungen seien im Gutachten nicht genannt
- Darstellung des Tagesgangs der Kfz-Emissionen fehle
- unklar bleibe auch, ob Reifenabrieb der zunehmenden Flugzeug- und Fahrzeugflotte im Bereich des Flughafens bei der Berechnung der Kfz-bedingten Emissionen berücksichtigt worden seien; durch Reifenabrieb trete eine Zunahme der PM10 PAK (BaP) und Schwermetallbelastung (Zink) auf
- es würden nicht die schärfsten Beurteilungswerte für die Bewertung genutzt (Grenzwerte zum Schutz von Vegetation bzw. Ökosystemen).

Die Anwendung des LASAT-Modells werde grundsätzlich begrüßt. Interessant wäre eine Antwort auf die Frage, welche Immissionsbeträge sich bei der Anwendung des TA-Luft-Modelles oder einem Modell nach VDI-Richtlinien ergeben hätten.

Da eine differenzierte Aufstellung der zugrunde gelegten Schadstoffvorbelastung nicht im Gutachten enthalten sei, lasse sich nicht prüfen, welche Daten der Station Leisel als Vorbelastungswerte angesetzt worden seien. Welche Habstundenwerte aus welchem Zeitraum des Jahres 2002 zugrunde gelegt worden, sei nicht nachvollziehbar. Hierzu wären Angaben aus vergleichbaren, ähnlich gelegenen Messstationen hilfreich gewesen.

Eine Bewertung der Vorbelastungssituation und der Zuschläge finde in dem Gutachten nicht statt. Auch der Beitrag der Zusatzbelastungen zur Grundbelastung sei für alle betrachteten Schadstoffe nicht qualitativ dargestellt. Es werde lediglich jeweils mit zwei prognostizierten Werten (für Prognosefall und Prognosenullfall) gerechnet. Somit würden Vorgaben aus dem UVPG und dem BImSchG (inkl. TA Luft), nach der sowohl der Ist-Zustand als auch die prognostizierten Zusatzbelastungen darzustellen seien, nicht eingehalten.

Der Immissionsbeitrag durch Umsetzung des Planungsfalls im Vergleich zur jetzt vorhandenen Immissionssituation werde nicht angegeben, sondern lediglich die möglichen Veränderungen, die sich evtl. in 13 Jahren ergeben könnten.

Für die Stoffe, die in Tab. 6-2 genannt würden, seien die Vorbelastungswerte für ländliche und ca. 500 m außerhalb des Nahbereichs von Hauptverkehrsstraßen liegende Gebiete angegeben.

Dies erlaube aber keine ausreichende Bewertung der jetzigen, tatsächlich am Flughafen Hahn und in seiner Umgebung vorhandenen Vorbelastung. Bei der Ermittlung der Gesamtbelastung (Schadstoffausbreitung) sei unklar, welche Beiträge von welchen Kreis- und Landesstraßen in die Berechnungen einbezogen worden seien.

Die Angaben der zusätzlichen Gesamtbelastung für Stickoxide bezöge sich auf Jahresmittelwerte. Die kurzzeitige Belastung, die in Lautzenhausen oder Hahn auftreten könne, sei jedoch sehr hoch. Ein wirksamer Schutz vor Gesundheitsgefahren sei nicht gewährleistet, insbesondere vor dem Hintergrund unterschiedlicher Empfindlichkeit der betroffenen Schutzgüter.

Nicht betrachtet worden sei die Zunahme der Ozonbelastung. Da alle Komponenten für eine deutliche Zunahme der Ozonkonzentration gegeben seien, wie hohe Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen, sei damit zu rechnen, dass es bei entsprechenden Wetterlagen zu gravierenden Ozonimmissionen komme. Hiervon seien die umliegenden Ortschaften betroffen und weitere Untersuchungen erforderlich.

Es sei nicht nachvollziehbar, dass es bei einer Zunahme der täglichen Flugbewegungen von 159 auf 200 und bei einem sich gleichzeitig mehr als verdoppelnden Frachtumschlag mit entsprechenden Lkw-Bewegungen nicht zu einer höheren Immissionskonzentration an den Aufpunkten im Umfeld des Flughafens komme und bei einigen sogar eine Abnahme auftrete. Die Erklärungen hierfür würden für den Aufpunkt am Südostrand von Hahn unzureichend begründet.

Großflugzeuge der Klassen 6.1 und größer starteten nachts näher bei der Ortschaft Hahn. Es bestehe die Gefahr, dass bei Austauschwetterlagen die Abgase recht konzentriert in die Ortschaft gelangten. Es stelle sich die Frage nach den dann auftretenden Konzentrationsspitzen und auch nach möglichen Geruchsbelastungen durch Abgase.

Es sei juristisch fragwürdig, ob bei der Betrachtung der Zunahme der Immissionsbelastung jeweils von zwei in der Zukunft liegenden Zeitpunkten ausgegangen werde dürfe oder ob nicht die tatsächlichen Belastung vom Zeitpunkt der Antragstellung zugrunde zu legen sei.

Es fehle eine Darstellung der Emissionsfaktoren für kleinere Flugzeuge und Lkw sowie der zugrunde gelegten Rahmenbedingungen. Es sei davon auszugehen, dass das Krebsrisiko durch die krebserregende Wirkung von Benzol in Lautzenhausen zunehmen werde.

Eine mögliche Zunahme der Schwermetallimmission werde in dem Gutachten nicht betrachtet. Sowohl durch den zunehmenden Kfz-Verkehr als auch durch den Luftverkehr sei eine erhöhte Schwermetallimmission nicht ausgeschlossen. So messe z.B. das Umweltbundesamt in seiner Messstelle in Deuselbach auch Bleitetraethyl. Ergebnisse dieser Messstation sollten für eine Bewertung der Vor- und Zusatzbelastung herangezogen werden.

Der BUND fordere ein Schadstoffgutachten, welches auf konkreten Vor-Ort-Messungen von Luft und Boden beruhe. Außerdem sei der Betreiber im Genehmigungsbescheid zu verpflichten, ein umfassendes Schadstoffmessnetz aufzubauen und die Messergebnisse laufend zu veröffentlichen.

### 3. Lärm

#### 3.1 Technisches Lärmgutachten – Fluglärm

Der BUND verweist auf eine Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Beeinträchtigung und Belästigungen durch Fluglärm“ (<http://umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/fluglaerm>). Darin heiße es: "Für Fluglärm lassen sich die im BImSchG genannten, aber inhaltlich nicht ausgeführten Schutzziele wie folgt konkretisieren:

- ..., in der Regel wird aber die Grenze zur erheblichen Belästigung im Sinne des BImSchG bei Fluglrmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht erreicht.

- Fluglrmmissionen oberhalb 60/65 dB(A) am Tage und 50/55 dB(A) in der Nacht führen in Regel zu nicht mehr tolerablen Belästigungen und weisen zudem die Gefahr gesundheitlicher Risiken auf."

Hierdurch werde deutlich, dass die Konturen im Fluglrmgutachten und die Bewertungskriterien für den Fluglärm in der UVS niedriger gefasst werden müssten. Die 55-dB(A)-Isophone für Leq(3) tag und die 13x68-dB(A)-Isophone für den LmaxNacht seien als Kriterium zu hoch.

### 3.2 Technisches Lärmgutachten – Straßenverkehrslärm für die Verlegung der B 327

Bei den Berechnungen der Lärmbelastung für verschiedene Straßen seien die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen zugrunde gelegt worden. Realitätsnahe Geschwindigkeiten lgen allerdings höher (Ortschaften 60 km/h, Landstraße 100-120 km/h, Bundesstraße über 90 km/h), so dass mit Geruschpegeln zu rechnen sei, die über den prognostizierten lgen. Die Berechnung der Kfz-Lärmmissionen sollte erneut mit realistischen Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Hinzu komme, dass besondere Belastungszeiten durch die Verwendung von DTV-Angaben nivelliert würden, also Spitzenzeiten am Morgen oder am Abend nicht ausreichend in die Berechnungen einflssen. Der BUND fordere die Einschränkungen der Lkw-Verkehrszeiten, Festlegung von genauen An- und Abfahrtsrouten für Lkw, um Durchgangsverkehr in Ortschaften zu vermeiden.

### 3.3 Technisches Lärmgutachten – Bodenlrm

Im Gutachten würden lrmerzeugende Quellen nicht berücksichtigt:

- Fracht-Umschlag,
  - ggf. erforderliche Wartung von Maschinen,
  - Lüftungsanlagen von Hallen,
  - Kompressoren, Stapler u. a. Quellen auf dem Flughafengelände;
- Immissionswerte der TA-Lärm in der Nachbarschaft des Flughafens seien darzustellen und zu bewerten.

### 3.4 Lärm und Lrmmedizinisches Gutachten

Dem Gutachten lgen zu geringe Flugzahlen zugrunde. Aus Sicht des BUND sollte eine Maximal-Flugzahl, die an einem Tag oder in einer Nacht auftreten könne, in die Bewertung aufgenommen werden.

Die maximalen Häufigkeiten der Betriebsrichtungen in allen untersuchten Fällen seien in der Berechnung zu berücksichtigen. Da dies nicht konsequent erfolgt sei, könne nur eine durchschnittliche Fluglärmbelastung, aber nicht die maximal mögliche, ermittelt und bewertet werden.

Die lrmmedizinische Bewertung basiere auf Verkehrslrmangaben, die auf der Grundlage zu geringer Geschwindigkeiten der Kfz ermittelt worden

sein. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf zahlreichen Straßen sei tatsächlich viel höher.

Es sei nicht nachvollziehbar, warum das vom OVG Koblenz festgelegte Kriterium von 52 dB(A) als präventiver Richtwert relativiert und auf 13x53 dB(A) herauf gesetzt werde.

Die Belastungsangaben zeigen, dass an einigen Einrichtungen in der Umgebung des Flughafens mit zu hohen Lärmimmissionen zu rechnen sei:

- Der Kindergarten in Hundheim sei dann sogar tagsüber erheblichen Belastungen ausgesetzt.
- Die Altenheime in Buch, Mastershausen und Morbach sowie einige Altenpflegeheime müssten mit Schallschutzmaßnahmen versehen werden.

Nach Aussage des Gutachters sei die Wirkung von Kombinationsschallen höher anzusetzen als es der einfachen physikalischen Pegeladdition entspreche (S.180, C8). Bei der Bewertung des künftig durch den Flughafenbetrieb verursachten Lärms werde aber nur mit der einfachen Pegeladdition gerechnet.

Das Lärmmedizinische Gutachten sei unzureichend, da nicht auf die Störwirkung des Fluglärms eingegangen werde, der nicht die Grenze der Erheblichkeit erreiche, obwohl er sich auf Wohn- und Lebens, Erholungsqualität und auf den Fremdenverkehr auswirke.

Die Pegelminderung um 15 dB(A) bei gekipptem Fenster sei zu hinterfragen. Hier spiele die Spaltbreite bei Öffnung des Fensters sowie die Nähe des Bettes zum Fenster und die Richtung, aus der die Schallwellen auf das geöffnete Fenster oder den Fensterspalt träfen, eine erhebliche Rolle, die nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.

Der BUND fordere, die Betreiberin im Genehmigungsbescheid zu verpflichten, ein umfassendes Fluglärm-Messnetz aufzubauen und die Messergebnisse laufend zu veröffentlichen.

Weiterhin fordere der BUND, zum Schutz der Bewohner des Hunsrücks und der betroffenen Moselregion sei ein Nachtflugverbot zu erlassen. Schon jetzt sei der Hunsrück, der vom OVG Koblenz einmal als "besonders nachtsstilles Gebiet" bezeichnet wurde, nicht mehr als solches erkennbar. Durch die Ausweitung des Nachtflugbetriebes werde es nachts keine Ruhe mehr in weiten Teilen des Hunsrücks und der Mosel geben.

Sollte dennoch eine Genehmigung erteilt werden, sei sicherzustellen, dass nachts nur lärmarme Flugzeuge starten und landen dürften und die Anzahl der Starts und Landungen möglichst gering gehalten werde. Schwere Transportmaschinen sollten tags und nachts keine Landegenehmigung erhalten.

#### 4. Schutzgüter Wasser und Boden

Vor dem Hintergrund der im Baugrundgutachten dargestellten Schwierigkeiten durch die anstehenden Verwitterungslehme sei die im LBP angegebene Massenbilanz dahingehend zu korrigieren, dass eine "worst case"-Prognose über abzulagernde Verwitterungslehme hinzuzufügen sei, verbunden mit einer deutlichen Aussage über Ort und Umfang der Ablagerung. Diese Flächen seien in die Versiegelungsbilanz mit einzubeziehen.

Die in der UVS (S. 226) angeführten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie Ausgleich und Ersatz zum SG Wasser seien vor dem

Hintergrund des Baugrundgutachtens sachlich unzutreffend oder in ihrer Durchführung zweifelhaft:

- a) Die "Versickerung des Niederschlagswassers randseits der verdichteten Baustelleneinrichtungsflächen" könne nicht stattfinden, weil der Boden dazu nicht geeignet sei.
- b) Die Aussparung des Quellbereichs des Waschbachs werde zwar geplant, aber letztendlich beeinflusst von der bis jetzt noch nicht bekannten Konsistenz der Verwitterungslehme.
- c) Eine Versickerung von Niederschlagswasser in Mulden und über die Dammböschung sei ausdrücklich nicht vorgesehen (im Gegenteil: Einbau von wasserundurchlässigen Verwitterungslehmen in die Böschung und Abdichtung der Dammsohle).
- d) Die Ableitung des Niederschlagswassers im Sommerbetrieb in das RRB Waschbach und dann in den Waschbach sei keine Maßnahme zur Vermeidung und Minderung eines Eingriffs sondern eine aus technischen Gründen notwendige Entwässerungsmaßnahme. Eine potenzielle Gefährdung der Wasserqualität des Waschbachs sei nicht auszuschließen.
- e) Die Bearbeitung des mit Enteisungsmitteln versetzten Niederschlagswassers im Winter in der Kläranlage Kirchberg sei nur dann störungsfrei gewährleistet, wenn eine Rohrleitung zur Kläranlage in Betrieb sei. Das Sammeln in Becken und Tanks entspreche nicht dem Stand der Technik.

#### 5. Stellungnahme zur Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000

Der BUND widerspricht der Aussage, dass keiner der Eingriffe die nachfolgend genannten Gebiete negativ beeinflusse.

Die sprachliche Gestaltung der Verträglichkeitsuntersuchung sei tendenziös, unsachlich und suggestiv. Die wiederholte Bezeichnung "Ausläufer des Schutzgebietes" solle suggerieren, dass es sich um geringerwertige Flächen handele. Die Fläche ist jedoch insgesamt und ohne Einschränkung in ihrer Wertigkeit geschützt.

#### Vogelschutzgebiet „Wälder zwischen Cochem um Wittlich“

1. Der im Vogelschlaggutachten genannte Brutplatz des Schwarzstorches unweit des Flughafens werde nicht erwähnt
2. es fehle eine wissenschaftliche Darstellung der Populationsentwicklung der vorkommenden Arten
3. es werde ein Grenzwert von 55 dB(A) für die Umgrenzung des vom Lärm betroffenen Bereichs veranschlagt, obwohl die zitierten Autoren Reck, Herden, Rasmus & Walter (2001) feststellten, dass eine Belärmung bereits zwischen 47 und 54 dB(A) den Biotopwert der Vögel um ca. 10-40% mindert.

#### FFH-Gebiet „Altlayer Bachtal“

Eine Neubewertung des FFH-Gebiets Altlayer Bachtal sei erforderlich,

- weil neue Erhebungen von Wochenstuben der sehr seltenen Mopsfledermaus in den von Rodung und Auswuchsbeschränkungen betroffenen Flächen nicht in das Gutachten mit einfließen,

- weil die Übertragung der präventiven Lärmwerte für den Menschen nicht einfach auf die Fledermäuse übertragen werden könne,
- weil Auswirkung der Lichtquellen einer erweiterten Start- und Landebahnbeleuchtung auf die Reduzierung der Nachtfalterpopulation und damit der Hauptnahrungsquelle der Fledermäuse, nicht berücksichtigt werde.

Der BUND befürworte eine Ausweitung des FFH- Gebiets in den Eingriffsbereich

#### FFH-Gebiet „Ahringsbachtal“

Hier gelte das oben zum Altlayer Bachtal Gesagte entsprechend.

Ergänzend wird ausgeführt:

Durch die geplanten Eingriffe gingen wertvolle Sommerlebensräume der wertgebenden Arten Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus verloren. Die Behauptung, diese Beeinträchtigung sei mit keiner funktionalen Beeinträchtigung in Bezug auf die Erhaltung der Arten in Verbindung zu bringen, sei nicht haltbar. Vielmehr handele es sich um eine starke Beeinträchtigung resp. Reduzierung der Teilpopulation der im FFH-Gebiet überwinterten und schwärmenden Teilpopulation.

#### 6. Stellungnahme zu Auswirkungen der geplanten Rodungen und Aufwuchsbeschränkungen zur Herstellung der Hindernisfreiheit

In der Risikoanalyse D4, 3.3.1.1 „Anlagebedingte Risiken“ des ROV sei ausdrücklich der Verlust von 49 ha Lärmschutz-Waldfläche durch die Flughafenerweiterung, hiervon 32 ha Flughafenfläche und 17 ha zur Herstellung der Hindernisfreiheit, angegeben worden. Im jetzt vorgelegten Rodungsplan (Band 3, Tab. 3-1, S. 5) würden die Rodungsflächen ohne Aufforstungsmöglichkeit mit 66,5ha angegeben, von der Funktion als Lärmschutzwald sei nirgendwo mehr die Rede.

Rodungsflächen mit anschließender Wiederaufforstung mit Aufwuchsbeschränkung beliefen sich in der ROV-Unterlage auf 29,9 ha, in der jetzigen Planung verbleiben 9,8 ha. Auf einem Teil der früher für Rodung vorgesehenen Fläche sei nunmehr eine 8,8 ha Waldumbaufläche mit Hindernisbeseitigung vorgesehen. Im Rodeplan seien hier 312 Einzelbäume eingetragen, überwiegend in den Kernzonen der Fledermaus- und Wildkatzenreviere. Die Rodungen bedeuteten den totalen Verlust von 29 ha sehr hochwertigen zusammenhängenden Vogellebensräumen und mindestens 12 ha ebenso wichtigen Fledermauslebensräumen.

Bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sei hauptsächlich Wert auf die Wiederbepflanzung von Wald gelegt worden. Eine Überlebenschance für die vom Aussterben bedrohten Tierarten Wildkatze und Fledermäuse bestehe nicht; insbesondere fehle der räumliche Zusammenhang zumindest bei 17 Aufforstungsflächen.

Der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach HVE sei zu entnehmen, dass das Wirksamwerden der vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen so langfristig angesetzt sei, dass es sich eher um die Vorbereitung neu zu besiedelnder Lebensräume als um die Rettung vom Aussterben bedrohter Tierarten im Eingriffsgebiet handele.

Als Ersatz- und Sofortmaßnahme für die 29 ha Vogel- und Fledermauslebensräume werde eine 14,4 ha große Waldfläche angegeben, über deren bereits vorhandenen Spechtbestand jedoch nichts ausgesagt.

Eine 3,3 ha große Fläche in einem Laubwaldbestand im VSG "Wälder zwischen Wittlich und Cochem" sei als Kompensationsfläche vorgesehen. Es stelle sich die Frage, ob im Rahmen des Pflege- und Entwicklungsplanes für das zukünftige VSG dieser Fläche nicht sowieso diese Funktion zugewiesen worden wäre.

## 7. Schutzgut Tiere

### 7.1 Wildkatze

Die Erkenntnisse über die Gefährdung der Wildkatze blieben für die Beurteilung des Eingriffs und dessen Ausgleichsmöglichkeiten so gut wie irrelevant. Fehlerhaft ist die Aussage, dass Aufforstungsflächen als Migrations- und Ausbreitungsachsen dienen. Es sollte telemetrisch überprüft werden, dass die Wildkatzen bei zunehmender Unwirtlichkeit ihres Kerngebietes auf sog. Migrationsachsen das Weite suchten, um andere Gebiete zu besiedeln. Es fehlten geeignete Wurfplätze. Das Wildkatzenkerngebiet solle in den überbauten Teilbereichen des Planungsgebietes fast vollständig und nicht kompensierbar vernichtet werden. Die aufwuchsbeschränkten Rodungsbereiche blieben für die Vermehrung und als vollwertiges Wildkatzenbiotop ungeeignet.

### 7.2 Fledermäuse

Inzwischen sei bekannt, dass die vom Aussterben bedrohte und bisher in Rheinland-Pfalz nicht erfasste Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) in den Wäldern südlich bis südöstlich von Lötzbeuren in der direkten Einflugschneise des Flugplatzes eine Wochenstube habe. Auf Grund dieser Tatsache müssten alle die Fledermäuse und die von ihnen genutzten Lebensräume betreffenden Aussagen in den Planungsunterlagen revidiert und die bekannten Fakten in die entsprechenden Unterlagen eingearbeitet werden.

In der UVS fehlten Aussagen über die Auswirkungen der Landebahnbeleuchtung auf die Nachtfalter, obwohl diese als Hauptnahrungsquelle für die Fledermäuse dienen.

In den Waldflächen würden gerade die hohen alten Baumbestände mit potenziellen oder realen Sommerquartieren gefällt und ein Nachwachsen solcher Bäume verhindert. Langfristig stünden keine Quartiere, Wochenstuben und Nahrungsangebote mehr zur Verfügung. Insgesamt würde der Eingriff in 91 ha Waldflächen, davon mindestens 12 ha vermutete Wochenstuben und Sommerquartiere, für die Fledermausarten, die bundesweit in ihrem Bestand sowieso schon bedroht seien, als katastrophal und nicht ausgleichbar eingeschätzt.

## 8. Stellungnahme zum Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der BUND kritisiere hinaus aufs Schärfste, dass die bereits im Jahr 2001 erfolgte Befestigung des Sicherheitsstreifens am Landebahnkopf 03 ohne Suche nach Bodendenkmälern stattgefunden habe.

Die ständige Anwesenheit eines Grabungstechnikers während der Bauphase sei erforderlich.

Es werde vorgeschlagen, Rodungen, Holzabfuhr, Wegebau und Einrichtung von Holzlagerplätzen mit der Denkmalpflegebehörde abzustimmen.

In einem Anhang fügt der BUND eine gemeinsame Position der Landesverbände Hessen und Rheinland-Pfalz zum Flughafensystem Hahn mit dem Thema „Kein Ausbau des Frankfurter Flughafens – kein Flughafensystem Hahn“ bei.

Der **Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. (NABU)** lehnt eine Genehmigung der Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Hahn wegen der gravierenden nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Natur durch Bau und Betrieb der geplanten Verlängerung und der unvollständigen Unterlagen ab.

Zur Begründung trägt der NABU zunächst zusammenfassend folgendes vor:

1.) inhaltliche Aspekte:

- a.) Der NABU lehne den Ausbau des Flugverkehrs wegen dessen ungünstiger Umweltbilanz insgesamt ab und setze stattdessen verstärkt auf die Schiene.
- b.) Durch den geplanten Ausbau würde der Flugverkehr sich um jährlich bis zu 25.000 Flugbewegungen im Vergleich zum Prognosenullfall erhöhen, mit entsprechenden Folgen für die Lärmbelastung der dort lebenden Menschen.
- c.) Insbesondere der gegenüber dem Prognosenullfall um ein Vierfaches verstärkte Nachtflugverkehr mit durchschnittlich 42 Flugbewegungen pro Nacht sei für die Anwohner untragbar. Nachtflugverkehr auf Kosten der Nachtruhe der dort lebenden Menschen entbehre jeglicher Rechtfertigung und werde abgelehnt, ebenso die durch die Verlängerung der Startbahn zu erwartende Mehrbelastung und somit die Verlängerung selbst.
- d.) Die abgelegene Lage und der zugleich starke Anstieg des Flugfrachtverkehrs hätten eine starke Zunahme des Bodenverkehrsaufkommens über Rheinland-Pfalz hinaus zur Folge. Dieser werde voraussichtlich ausschließlich auf der Straße und verstärkt auch nachts stattfinden.
- e.) Klimaveränderung (verstärkte Nebelausbreitung und Gefahr von Bodenfrost)
- f.) Funktionsverlust des Waldes (Lärmschutz, Lufthygiene)
- g.) Zerstörung und Verlärmung wesentlicher Lebensräume streng geschützter bzw. nach den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie geschützter Arten wie Wildkatze, Fledermäuse (darunter das einzige Vorkommen des Mopsfledermaus in Rheinland-Pfalz) und Vögel (C18)
- h.) Zerstörung wertvoller Kulturgüter (Bodendenkmäler)

2.) formale Aspekte:

Unvollständigkeit der Planunterlagen. Es fehlten:

- a.) Eine Rechtfertigung, die diesen Namen auch verdiene und nicht nur technische und wirtschaftliche Pro-Argumente aufführt (A4, 2.)
- b.) Eine Berücksichtigung durch die Zunahme des Verkehrs zerstörter Arbeitsplätze in der Arbeitsplatz- Gesamtbilanz (C1, 8.2)
- c.) Angaben zur Entwicklung des naturgebundenen Fremdenverkehrs



- d.) Aussagen zur Absturzgefahr, wie sie derzeit für den Flughafen Rhein-Main berechnet würden
  - e.) Angaben zur Wertentwicklung von Wohneigentum im Umfeld des Flughafens
  - f.) Eine gesamtheitliche Darstellung zur Verkehrsentwicklung für den Flughafenverbund Frankfurt/Main – Hahn
  - g.) eine übersichtliche Darstellung zum Lärmanstieg gegenüber dem Prognosenullfall (C4)
  - h.) ein Gelände-Klimamodell unter Berücksichtigung neuer aktueller Messwerte, wie es im raumordnerischen Entscheid gefordert werde
  - i.) die Verträglichkeitsprüfung (C16) gem. FFH/Vogelschutzrichtlinie berücksichtige nicht das faktische FFH-Gebiet bei Lötzbeuren, das sich wegen der landesweit einzigen Wochenstube der Mops-Fledermaus aufdränge
- Ferner fehlten
- j.) die Gutachten, die die Grundlage zur Beurteilung des Schutzgutes „Tiere“ bildeten (z.B. Wildkatze, Fledermäuse) (C18)
  - k.) eine das gesamte Untersuchungsgebiet umfassende Darstellung des Einflusses auf die Tierwelt, insbesondere auf Funktionszusammenhänge (C 18)
  - l.) weitere Defizite bei der landespflegerischen Untersuchung was eine vollständige Beurteilung der Einflüsse auf das Schutzgut „Tiere“ unmöglich mache.

- 3.) Vorschläge zur Reduzierung/Minimierung der Folgen des Vorhabens
  - a) Verzicht auf Nachtflüge
  - b) Wildschutzzäune gegenüber der Bundesstraße und der Start- und Landebahn

In einer ausführlichen Stellungnahme bezieht sich der NABU auf seine Stellungnahme im Raumordnungsverfahren, die dem Schreiben beigelegt ist. Ergänzend wird Folgendes ausgeführt:

#### 1.) Inhaltliche Aspekte

zu 1c) luftseitige Verkehrsentwicklung, insbesondere des Nachtflugverkehrs:

In Band C4 würden diverse Lärmkonturen für die Entwicklung des Fluglärms dargestellt. Durch die getrennte Darstellung von Prognosenullfall und Planungsfall werde nicht auf den ersten Blick ersichtlich, dass sich der Bereich der nächtlichen Lärmbelastung von 6\*75dB(A) in der Länge um den Faktor 4-5 und in der Breite um den Faktor 3 vergrößere. Dies werde erst bei genauem Vergleich der Abb. 8-4 und 8-7 ersichtlich.

Den Lärmpegel von 6\*75 dB(A) würden künftig fünf Orte (Oberkleinich, Bahnhof Hirschfeld, Hahn sowie Teile von Belg, Würrich und Löffelscheid) zu erdulden haben. Dies sei auch bei der Installation von passivem Lärmschutz menschenverachtend und untragbar. Es könne nicht sein, dass Menschen nur noch in geschützten Innenräumen erträgliche Dauerlärmbelastungen vorfinden.

Diese Lärmpegel seien um ein vielfaches höher als die derzeit für die Nacht gültigen Grenzwerte für den Straßenverkehr gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV) vom 12. Juni 1990. Diese lägen nachts bei 47-54

dB für Wohn- und Mischgebiete. Fluglärm sei viel weitreichender und umfassender – deshalb bleibe unverständlich, wie man dies Menschen überhaupt ohne schlechtes Gewissen zumuten könne.

zu 1d.) landseitige Verkehrsentwicklung:

In C1, S. 108 werde dargestellt, dass durch den Zubringerverkehr zum Hahn der LKW-Verkehr von 2519 auf 3809 (also das anderthalbfache) im Vergleich zum Prognosenußfall erhöht werde, was zusätzlich zur ohnehin drastischen Fluglärmbelastung eine weitere Lärmbelastung für die Anwohner darstelle. Auch hier sei von einer verstärkten nächtlichen Belastung auszugehen, da davon auszugehen sei, dass zumindest einige von den Transportflugzeugen angeflogenen Güter unverzüglich weitertransportiert werden sollten.

Um eine weitere Belastung zu vermeiden, sei die Reaktivierung der Hunsrückbahn angedacht. Laut C1, S.64, sollten 20,6 % des Verkehrs zum Hahn auf der Schiene stattfinden. Dies sei sehr zu begrüßen, stehe aber leider in Widerspruch zum aktuellen Verkaufsangebot der Bahn für die Hunsrückstrecke von Stromberg bis Morbach, nachzulesen unter [http://www.bahn.de/konzern/netz/infrastruktur/die\\_bahn\\_strecke01\\_0403.shtm](http://www.bahn.de/konzern/netz/infrastruktur/die_bahn_strecke01_0403.shtm)!

Um dem zu begegnen, fordere der NABU, dass Ausbau und Reaktivierung der Bahnstrecke vertraglich gesichert werde. Auch die Möglichkeit des Güterverkehrs auf der Schiene solle vertieft betrachtet werden. Sollte dies nicht gelingen, müssten die Prognosen für den Verkehr von und zum Hahn nach oben korrigiert werden.

zu 1e.) Klima

Die inhaltlichen Aspekte zum Thema Klima würden unter 2h angesprochen.

zu 1g.) Zerstörung und Verlärmung wesentlicher Lebensräume streng bzw. nach den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie geschützter Arten

Wie in B5 (LBP) und C18 (UVS) dargestellt, würden durch die Rodungsmaßnahmen zur „Schaffung der Hindernisfreiheit“ in der Verlängerung der Startbahn Lebensräume streng geschützter Arten zerstört. Dies betreffe – wie in der UVS (C18 III-2) dargestellt- vor allem:

- Kernlebensräume und Korridore der Wildkatze,
- Quartiere (Reproduktionsräume) und Jagdgebiete der Fledermausarten: Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Braunes Langohr
- Waldkauz-Brutvorkommen

Alle diese Arten (außer dem Waldkauz) seien nach Anhang IV der FFH-Arten streng geschützt, die Arten Bechsteinfledermaus und großes Mausohr ebenfalls nach Anhang II.

Ferner würden durch die Rücknahme des Waldrandes bisher unbeeinträchtigte Räume durch eine Veränderung des Mikroklimas und die zunehmende Verlärmung als Lebensraum für die dort vorkommenden Tiere, insbesondere die Fledermäuse, zerstört. In diesem Zusammenhang sei auf den besonderen Wert des als Raum mit „sehr hoher Bedeutung für die Fledermausvorkommen“ gekennzeichneten, nicht zur Rodung vorgesehenen

Bereichs südwestlich der neuen Trasse der B327 hingewiesen, der nur 200 m vom gerodeten Bereich und nur 400 m von der neuen B 327-Trasse entfernt liege. Bei diesen Vorkommen sei sowohl durch den Straßen- wie auch den nächtlichen Fluglärm mit einer erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen, die durch das Unfallrisiko weiter verschärft werde (vgl. C18 III 2, S.146). Es liege nur knapp außerhalb des dort genannten 1 km x 600 m großen Bereichs, in dem das Risiko besonders hoch sei. Die UVS schließe auf S. 147, dass außerhalb dieses – überwiegend gerodeten - Bereichs keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen auf die Fledermäuse zu erwarten seien. Dies sei für den genannten Bereich, der 1,5 km entfernt und innerhalb des 600 m-Umkreises von der Startlinie liege, nicht nachvollziehbar, zumal davon auszugehen sei, dass der gerodete Bereich einen wichtigen Teil des Jagdquartiers für die dort lebenden Arten sei und gerade der Nachtflugverkehr vermehrt zur Vergrämung und Kollisionen führen werde. Eine Aufgabe der bedeutsamen Fledermausquartiere sei zu befürchten.

Dies sei umso gravierender, als dass hier die landesweit einzige Wochenstube (mit ca. 30 Individuen) der nach Anhang II+IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) liege, das zudem eines von nur drei in der Südwesthälfte Deutschlands sei (NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Baden-Württemberg).

Die Folgen für die Schutzgüter, insbesondere für die bundesweit stark gefährdete Wildkatze, deren rheinland-pfalz- und bundesweit bedeutsame Kernlebensräume zerstört würden, und die Fledermäuse, insbesondere die vom Aussterben bedrohte Mopsfledermaus (Rote Liste 1 in RLP und D), seien gravierend und nicht kompensierbar. Aus diesem Grund werde die geplante Erweiterung entschieden abgelehnt.

## 2.) Formale Aspekte

Neben den oben genannten Gründen erscheint dem NABU der Bau nicht genehmigungsfähig, weil einige Unterlagen fehlten oder unvollständig seien. Dabei falle regelmäßig auf, dass zwar detaillierte Angaben zu einzelnen Aspekten vorlägen, der Betrachtungsraum jedoch zu eng und der Betrachtungsgegenstand zu einseitig dargestellt würden, so dass ein sinnvoller Vergleich (etwa Prognosenullfall/Planungsfall) oder eine sinnvolle Einordnung der Ergebnisse allenfalls unter Schwierigkeiten möglich sei. Abwägungen und deren Ergebnisse würden nicht dargestellt.

zu 2a.):

In Band A2, Kapitel 4 auf S. 45-53 würden unter dem Stichwort „Rechtfertigung“ Argumente aufgeführt, aufgrund derer eine Verlängerung der Start- und Landebahn für den Betreiber wirtschaftlich sinnvoll sei. Zu den genannten Argumenten gehörten die bestehende Nachfrage (4.1), das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen (4.2), die Möglichkeit, größere Flugzeuge und damit den interkontinentalen Langstreckenflugverkehr bedienen zu können (4.3) und die Entlastung des zum angestrebten Flughafensystem gehörenden Flughafens Frankfurt/Main vor dem Hintergrund eines künftigen Nachtflugverbots (4.4).

Diese Argumente seien jedoch einseitig und berücksichtigten nicht die erheblichen Negativauswirkungen auf Mensch und Natur, insbesondere die erhebliche Störung der Nachtruhe und die Zerstörung von sehr wertvollen Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Damit werde das Kapitel seiner Überschrift nicht gerecht.

Eine Rechtfertigung sei immer das Ergebnis einer Abwägung unter Berücksichtigung der Gegenargumente. Dies liege hier nicht vor. Eine solche Abwägung unter Gegenüberstellung negativer und positiver Aspekte müsse nachgearbeitet werden, da das geplante Vorhaben sonst einer Rechtfertigung entbehre.

zu 2b.) und c.):

Die unter C1, Punkt 8.2 aufgeführte Prognose zur Beschäftigung am Flughafen Hahn stelle eine Zunahme um 1.510 Arbeitsplätze im Vergleich zum Prognosenullfall in Aussicht, die vor allem durch den zusätzlichen Frachtverkehr hervorgerufen würden.

Wie auch schon im vorangegangenen Punkt sei die Darstellung damit einseitig und unvollständig, weil nicht alle Wirkungen auf den Arbeitsmarkt damit beschrieben seien. Es sei nämlich wegen der starken Lärmbelastung mit einer starken Abwanderung und einem Rückgang von Arbeitsplätzen im Bereich der landschaftsbezogenen Erholung zu rechnen, die sich derzeit noch – etwa im Rahmen der Entstehung des Naturparks Soonwald – im Aufbau befände.

Diese Entwicklung werde weder erwähnt noch quantifiziert. Dies sei nachzuholen.

zu 2d.):

Im Einzugsbereich von Flughäfen sei vermehrt auch mit der Möglichkeit eines Flugzeugabsturzes zu rechnen. Diesem Umstand werde derzeit bei der Erweiterung des Frankfurter Flughafens durch die Erstellung mehrerer Gutachten, so etwa zum „Ticona-Werk“, Rechnung getragen. (Vgl. hierzu [http://www.dffd.de/Bilder/ROV\\_G13-4a.jpg](http://www.dffd.de/Bilder/ROV_G13-4a.jpg)).

Da die Anzahl der Flugbewegungen durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nach den vorgelegten Prognosen um 25.000 gegenüber dem Prognosenullfall steigen solle (+45%), erhöhe sich auch das Absturzrisiko.

Um die Belastung für das Umfeld des Flughafens Hahn vollständig erfassen zu können, müsse hier genauso wie am Flughafen Frankfurt eine entsprechende Studie erstellt werden.

zu 2e.):

Durch die Intensivierung des Flugbetriebs und die Aufnahme des Nachtflugverkehrs werde die Lärmbelastung stark erhöht. Dadurch würden sich die Haus- und Grundstückspreise der in der Einflugschneise befindlichen Orte voraussichtlich stark negativ entwickeln.

Eine Darstellung dieser Entwicklung und des voraussichtlichen Wertverlusts fehlten.

zu 2f.):

In den Unterlagen (z.B. A2, 4.4) werde wiederholt auf das angestrebte Flughafensystem Hahn/Frankfurt-Main und die damit verbundene Entlastung des Frankfurter Flughafens abgehoben. Wenn ein solcher Verbund und eine Entlastung angestrebt werde, so sollte auch die Entwicklung des Flugverkehrs für den gesamten Verbund dargestellt werden.

- Eine Verkehrsprognose für den gesamten Verbund und eine Darstellung der Entlastungswirkung für den Flughafen und Ballungsraum Rhein/Main fehlten.
- Der NABU fordere, dass ohne ein verbindliches Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen keine nächtlichen Starts und Landungen auf dem Hahn stattfinden dürften, da dies gegen die in der „Rechtfertigung“ genannten Argumente verstoße.

zu 2g.)

Dem in den Planunterlagen (C4) enthaltenen Technischen Lärmgutachten-Fluglärm fehle eine übersichtliche Darstellung, in der in einem Bild sowohl die Lärmbelastung im Prognosenullfall und im Planungsfall dargestellt werde. Dies sei nachzuholen.

zu 2h.):

Der Deutsche Wetterdienst habe eine gutachterliche Stellungnahme zu den geländeklimatischen Auswirkungen dieser Planung vorgelegt. Im Raumordnerischen Entscheid sei festgelegt (S.119): „In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwieweit vom Deutschen Wetterdienst ein Gelände-Klimamodell, wie im Verfahren B 50 neu/ Hochmoselbrücke geplant, miterstellt wird. Im Erörterungstermin am 15.01.2003 hat der Deutsche Wetterdienst darauf hingewiesen, dass dies möglich ist“. Auf S.13 des Gutachtens werde nun aber ausgeführt: „Weitergehende Aussagen seien nur durch zusätzliche Untersuchungen auf der Grundlage von Messungen und/oder Modellrechnungen möglich“. Die Aussagen des Gutachtens könnten also bisher nicht mit genaueren Zahlen belegt werden, sondern hätten sich aus allgemeinen geländeklimatischen Überlegungen und Erfahrungen sowie aus Modellrechnungen allgemeiner Art ergeben. Der NABU fordere, dass diese Modell-Berechnungen des DWD mit zusätzlichen Messungen in dem beplanten Gelände noch durchgeführt würden.

Nach dem Landesentwicklungsplan III seien die Flächen zwischen den Ortslagen Hahn, Lötzbeuren und Irmenach, die überwiegend bewaldet seien, mit „besonderer Bedeutung für Klimaschutz und Luftreinhaltung“ bewertet worden. Der Wald habe eine hohe Bedeutung durch seine lufthygienische Ausgleichsfunktion und den durch ihn bewirkten Temperatenausgleich. Durch den Verlust funktional hochbedeutender Klimatope durch Waldrodung von 91 ha und völlige Überformung entstünden zum Teil sehr hohe Risiken, sowie eine sehr starke Schadstoffbelastung durch die geplante neue Straße Richtung Lötzbeuren.

Bei der Erläuterung der Klima-Zielekarte für Rheinland-Pfalz (siehe CD-Rom „Landschaft 21“ des Ministeriums für Umwelt und Forsten, Mainz) werde angeführt, dass zur Ausbildung eines eigenen Wald-Klimatops in der Fachliteratur eine Mindestbreite von 200m angegeben werde. Bei den vorgesehenen Rodungen werde diese Mindestbreite Richtung Lötzbeuren zum Teil unterschritten, so dass der Wald dort nicht mehr seine Ausgleichsfunktion erfüllen könne.

Auf S.6 des Gutachtens werde ausgeführt: „Ein veränderter Kaltluftabfluss in diesen Abflussrinnen könne vermieden werden, wenn ein ausreichend breiter Waldstreifen von mindestens ca.300 m Breite an der West- bis Nordwestseite der Erweiterungsfläche bestehen bleibt bzw. aufgeforstet wird“. Eine Neuaufforstung werde die Schutzfunktion des vorhandenen Waldes bezüglich

Klimaausgleich und Luftfilterung aber erst nach Jahrzehnten wieder übernehmen können.

Dies sei auch der Grund für die Befürchtung, dass sich die zusätzliche Abholzung und Neuversiegelung auf eine Vermehrung von Schadfrösten in der Umgebung, besonders auf die landwirtschaftlichen Flächen Richtung Lötzbeuren, auswirken werde.

Auf S.5 des Gutachtens werde ausgeführt: „Der Wald wird größtenteils durch Rasen ersetzt, der abends rasch abkühlen und Kaltluft produzieren kann, in der Regel sogar etwas mehr Kaltluft als eine ebene Waldfläche. Auch versiegelter Boden kühlt sich nachts allmählich ab und produziert noch etwas Kaltluft.“ Die „vermutete“ Behinderung der Abkühlung durch die thermische Durchmischung bei Flugbetrieb werde nicht quantitativ abgeschätzt oder sogar belegt.

Die vom NABU vermutete Nebel-Zunahme besonders nach Nordwesten hin durch die geplanten Baumaßnahmen werde in dem Gutachten nicht widerlegt. Der NABU akzeptiere die Aussage, dass sich die Nebelbildung durch die Veränderungen nicht signifikant erhöhen werde. Der besonders bei Südostlagen häufige Advektionsnebel werde sich jedoch nach der geplanten großflächigen Waldrodung weiter nach Nordwesten ausbreiten können, während man jetzt häufig eine richtige „Nebelwand“ über dem Wald Richtung Hahn sehe, nordwestlich davon sei es sonnig.

Die Funktion des Waldes als „Barriere“ werde auch daran deutlich, dass sich im Winter bei unterkühltem Nebel manchmal eine mehrere Zentimeter dicke Reifschicht auf den Bäumen ablagere. Es sei daher zu vermuten, dass nach dem möglichen Wegfall dieses „Auskämmens“ durch die Waldrodung sich die Gefahr von Reifglätte auf den vorhandenen Straßen und der geplanten neuen Straße vergrößern werde.

Das Gutachten des DWD über die flugklimatologischen Verhältnisse auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn sei eine statistische Auswertung gemessener Wetterdaten, habe also keinen direkten Bezug zu dem laufenden Planfeststellungsverfahren. Das Gutachten zeige aber deutlich die wettermäßig sehr ungünstige Lage des Flugplatzes.

Auf S.30 werde dargelegt, dass im Jahresmittel an 11,8% aller Stunden ein Allwetterflugbetrieb nach CAT I (Mindest-Sichtweite 800m und/oder Wolkenuntergrenze mindestens 60m) nicht möglich sei. Selbst die Bedingungen für CAT II (Mindest-Sichtweite 400m und/oder Ceiling mindestens 100 ft) würden im Jahresmittel an 9,6% aller Termine unterschritten, im Dezember sogar im Mittel an 23,2%.

Daher wäre ein Vergleich dieser Zahlen mit denen eines anderen Flugplatzes (z.B. Frankfurt) zur Verdeutlichung sinnvoll.

zu 2i.):

Die Verträglichkeitsprüfung (C16) gem. FFH/Vogelschutzrichtlinie weise eine Reihe z. T. gravierender Unstimmigkeiten und Falschaussagen auf.

- Unstimmigkeiten der vorliegenden Verträglichkeitsuntersuchung

#### Methodik

Grundsätzlich zu kritisieren sei, dass für die Durchführung der Verträglichkeitsprüfung im Wesentlichen keine Geländedaten erhoben worden seien, sondern nur eine Literaturstudie durchgeführt worden sei.

Hierdurch seien einige bedeutende Sachverhalte wie die landesweit einzige Wochenstube der Mopsfledermaus übersehen (vgl. 1f und Karte im Anhang) worden.

Zunächst sei zu rügen, dass die Methodik zu Datenerfassung oder die Quellen nicht weiter erläutert würden.

- Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie fordere eine Verträglichkeitsprüfung für alle Pläne und Projekte, die ein [FFH-]Gebiet einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten.

Relevant sei demnach nicht, ob eine Maßnahme in einem NATURA 2000-Gebiet stattfände, sondern ob und wie sie darauf wirke. Dies gelte nicht nur für die Notwendigkeit einer Prüfung, der hier versucht werde nachzukommen, sondern auch für das Ergebnis.

Deswegen müsse sich die Untersuchung an den Anforderungen der Schutzgüter in einem Gebiet orientieren und nicht daran, welche Schutzgüter im nächstgelegenen Teil des NATURA2000- Gebietes vorkommen würden.

Erforderlich sei folgende Vorgehensweise für die Tierarten:

- Listung der Schutzgüter
- Prüfung: wo kommt das Schutzgut vor?
- Werden die Schutzgüter bereits im Gebiet von den Auswirkungen des Projekts betroffen?
- Listung: wie weit ist der Aktionsradius der Tiere von dort und bestehen möglicherweise funktionale Beziehungen zwischen den Vorkommen im Gebiet und Teillebensräumen außerhalb des Gebiets im Wirkungsbereich des Projektes?
- Wenn ja, können diese nachteiligen Wirkungen sich erheblich auf die Population im Gebiet auswirken?

Stattdessen werde pauschal der nächste Teil des Gebiets (und nicht das Gebiet als Ganzes!) stellvertretend für das ganze Gebiet betrachtet. Nur für diesen – meist abwertend als „suboptimal“ oder „Ausläufer,“ bezeichneten Bereich würden dann die dort vorkommenden Tiere herausgepickt und näher betrachtet, alle weiteren Schutzgüter fielen aus der Betrachtung heraus. Dieses Vorgehen sei fachlich unsinnig und entspreche nicht den Anforderungen der Richtlinie, da für diese Schutzgüter keine Aussagen getroffen würden.

Wirkungen von außen

So würden nach diesem Verfahren für das Vogelschutzgebiet „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ nur die recht stenöken Arten Schwarz- und Grauspecht mit eher geringem Aktionsradius näher betrachtet. Außen vor blieben Mittelspecht, Wendehals, Graureiher, Schwarzstorch und Uhu. Gerade für letztere drei Arten seien jedoch tägliche Aktivitätsradien von 10 bzw. 12 km vom Horststandort bekannt! Insofern hätte die Vorkommen dieser Arten innerhalb des Vogelschutzgebiets hinsichtlich ihrer Aktivitätsradien und ihrer Wechselbeziehungen mit dem Eingriffsgebiet untersucht werden müssen. Eine Darstellung von Vorkommen einzelner Arten im Eingriffsgebiet wie in Karte C 16 002 dargestellt sei nicht ausreichend.

Besonders gravierend sei diese Vorgehensweise für die Aussagen zu den Fledermäusen. Obwohl der Gutachter selbst von Wechselbeziehungen zwischen den FFH-Gebieten Altlayer Bachtal, dem Ahringsbachtal, dem Kautenbachtal und dem Tiefenbachtal rede, gehe er nicht auf die Wechselbeziehungen der dort vorkommenden Fledermausarten ein. Von den in diesen Gebieten nachgewiesenen Fledermausarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie würden nach „Zurechtschneiden“ der Gebiete nur das große Mausohr und die Bechsteinfledermaus näher betrachtet. Mopsfledermaus, großes Mausohr und Teichfledermaus würden nicht näher untersucht.

Fledermäuse hätten jedoch große Aktivitätsradien und könnten sich je nach Art und Habitat 8 bis 20 km weit in einer Nacht vom Quartier entfernen. Es bestehe ein reger Austausch zwischen den einzelnen Quartieren.

Somit sei bei allen genannten Arten – die z. T. auch Quartiere direkt am Hahn besitzen (Großes Mausohr, Blechsteinfledermaus, Mopsfledermaus) – näher zu untersuchen, inwieweit sich die Zerstörung der Fledermausquartiere und Habitate auf die Populationen in den NATURA2000-Gebieten auswirkten. Dies sei nicht geschehen.

Befremdlich wirke insbesondere für das FFH-Gebiet Altlayer Bachtal die Annahme, der dauerhafte zunehmende Lärm würde die Fledermäuse nicht beeinträchtigen. (S.13). Teile des Gebiets lägen in einem Bereich, für den künftig eine Lärmbelastung von 55-60 dB (A) und eine nächtliche Lärmbelastung von über 6\*75 dB (A) prognostiziert werde (Karte A2 8-1). Noch viel größere Teile unterlägen einer nächtlichen Lärmbelastung von > 6\*67 dB (A).

Dies stehe in krassem Gegensatz zu der für die Vögel auf S. 7 der Verträglichkeitsprüfung dargestellten Empfindlichkeitsschwelle von 47-55 dB (A), die bereits zu einer Wertminderung als Lebensraum von 10-40% führten. Fledermäuse seien jedoch anders als die vorwiegend optisch orientierten Vögel auf ihr Gehör angewiesen, mit dem sie sich im Dunkeln orientierten. Dies werde auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (C 18) dargelegt, die auf S. 146 schreibe:

- „Von den Fledermausarten Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus, und Braunes Langohr ist eine hohe Lärmempfindlichkeit bekannt“.

Dieser hohen Lärmempfindlichkeit der Fledermäuse werde der auf S. 13 der Verträglichkeitsprüfung angesetzte Schwellenwert von 55 dB (A) für den Menschen, der ja ebenfalls vorwiegend optisch orientiert sei, nicht gerecht. Ohne nähere Erkenntnisse müsse eher von dem für Vögel festgestellten Wert von 47 dB (A) ausgegangen werden. Dass sich der auf den Menschen gemünzte Wert von 55 dB (A) für die Fledermäuse ebenfalls „aufdränge“ werde nicht begründet, sei nicht nachvollziehbar und werde vom NABU entschieden in Frage gestellt.

Die Aussage, das Schutzgebiet liege nahezu vollständig außerhalb dieser Lärmkonturen, sei eine bewusste Verharmlosung und ebenso unzutreffend wie die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen unhaltbar seien. Setze man die Schwelle zudem noch tiefer, etwa bei 47 dB (A) an, und trage man der Tatsache Rechnung, dass die Fledermäuse als nachtaktive Tiere vor allem unter dem starken nächtlichen Fluglärm leiden würden, dessen Konturen noch einen wesentlich weiteren Raum auch innerhalb des FFH-Gebietes umfassten, sei diese Aussage nicht haltbar.



Ohne den hier erforderlichen Vertiefungen vorgreifen zu wollen, dränge sich dem NABU im Gegensatz zum Gutachter eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Altlayer Bachtal“ geradezu auf. Damit sei das Projekt laut Art. 6 (3) FFH-Richtlinie unzulässig.

Wie schon unter 1h dargestellt, befände sich die landesweit einzige Mopsfledermaus-Wochenstube ca. 1500 m vom geplanten Ende der Startbahn, nur etwa 400 m von der geplanten B 327 neu und nur wenig über 200 m von der geplanten Rodungsgrenze.

Da die Mopsfledermaus zu den in Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gehöre, seien für diese Art in Rheinland-Pfalz Schutzgebiete auszuweisen. Da die Mopsfledermauswochenstube die landesweit einzige sei und von allen Teilhabitaten die Wochenstuben die größte Bedeutung für die Erhaltung der Art hätten, dränge sich eine Meldung des Quartiers an die EU auf. Die Naturschutzverbände würden die Meldung dieses Quartiers zu einem Prüfstein machen, ob das Land Rheinland-Pfalz seiner Pflicht zur FFH-Meldung ausreichend nachgekommen sei.

Vorliegend hätte dieses faktische FFH-Gebiet (denn das sei es, nicht nur ein potentielles, das ausgewiesen werden könnte, sondern eines, das sich massiv aufdränge), unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigung durch Lärm und Habitatzerstörung auf seine Verträglichkeit mit den Belangen der Mopsfledermaus untersucht werden müssen.

13 km von der Startbahn entfernt befände sich in Reil an der Mosel eine der größten Mausohr-Wochenstuben Deutschlands, mit etwa 5000 Tieren. Es stehe in Verbindung mit den Vorkommen in den umliegenden Bachtälern (z.B. Altlayer Bachtal, Ahringsbachtal...), die ebenso wie auch das Umfeld des Hahn als Jagdrevier genutzt würden. Die Auswirkungen des Vorhabens auch auf dieses FFH-Gebiet müssten ebenfalls untersucht werden. Dem NABU liege eine modellhafte Karte des Gebiets vor, in dem 60% aller Jagdbewegungen der Reiler Mausohren stattfänden. Der Bereich um den Hahn sei darin komplett enthalten.

In der Literaturliste habe der NABU das offizielle Schema einer FFH-Verträglichkeitsprüfung der EU vermisst (European Commission, Environment DG: Assessment of plans and projects significantly affecting NATURA 2000 sites, Luxemburg 2002). Die darin enthaltenen Vorgaben bezüglich Vorgehensweise und Umfang der Prüfung müssten berücksichtigt werden.

In der Summe fordere der NABU dazu auf, die Verträglichkeitsprüfung wie dargestellt nachzubessern.

Die Verträglichkeitsprüfung sei unvollständig und fehlerhaft, das Projekt daher nicht genehmigungsfähig.

zu 2k.) weitere vom NABU behauptete Mängel der landespflegerischen Untersuchungen in Stichworten:

- eine artenschutzrechtlich ausgerichtete Eingriffsprüfung zu den Anhang IV-Arten (streng geschützten Arten) fehle,
- statt kurzfristig wirksamer Ausgleichsmaßnahmen würden langfristige und idR weiter entfernte Ersatzmaßnahmen vorgenommen,
- eine funktionsbezogene Eingriffs- Ausgleichbilanz fehle,

- Aspekte wie die Auswirkung des Faktors Licht (Flughafenbeleuchtung, Flugzeuge) auf die Fauna seien nicht untersucht worden,
- bei der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans werde entgegen § 18 (5) BNatSchG die Landschafts- und Landschaftsrahmenplanung nicht ausreichend berücksichtigt,
- die getroffenen Ersatzmaßnahmen ergäben weder ein an den Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft angepasstes noch ein in sich geschlossenes Bild; statt dessen biete sich das Bild zusammenhangloser, wenig zielgerichteter Einzelmaßnahmen. Der LBP werde deshalb in der vorliegenden Fassung abgelehnt und müsse grundlegend nachgebessert werden.

### 3. Vorschläge zur Reduzierung/Minimierung der Folgen des Vorhabens

Für den Fall, dass die Argumente des NABU im Abwägungsprozess unterlägen, seien folgende Vorschläge zur Minimierung des Eingriffs beigefügt.

#### 3a) Nachtflugverbot

Eine wesentliche Minimierungsmaßnahme für die Reduzierung der Folgen wäre ein Verzicht auf die Nachtflüge. Der Wert von schneller transportierten Gütern sei nicht höher anzusetzen als das Recht auf Nachtschlaf für die Menschen. Wenn dies deutschland- und europaweit einheitlich gehandhabt werde, finde keine Wettbewerbsverzerrung statt, umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie die Bahn hätten bessere Chancen.

Auch wegen der Fledermäuse sei ein Nachtflugverbot zu fordern.

#### 3b) Wildschutzzäune

Durch den durch den Flughafenausbau erfolgten Anstieg des Verkehrs um den Flughafen Hahn und die Verlegung der B327 mitten in einen derzeitigen Kernraum für die Wildkatze werde die Gefahr von Kollisionen für diese sehr seltene und ohnehin gravierend geschädigte Art maßgeblich erhöht. Zur Minimierung (Reduzierung bzw. Vermeidung solcher Unfälle) werde die Errichtung eines Wildschutzzaunes (ggf. mit Über/Untergängen) im Bereich der verlegten B 327 von der Einmündung in die B50 bis zur Ortslage Hahn gefordert. Dennoch: für das Schutzgut Fledermäuse sei diese Maßnahme natürlich wirkungslos.

**Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. (SDW)** stimmt der Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn nicht zu.

Der geplante Ausbau stelle mit einem Flächenbedarf von 113 ha und einer Aufwuchsbeschränkung von weiteren 44 ha Wald einen so schwerwiegenden Eingriff in Natur und Landschaft dar, dass er in dieser Größe nicht zu verantworten sei.

Die SDW zweifelt die Prognosen im Frachtflugverkehr an. So werde beispielsweise Cargolux die baulichen Anlagen für den Frachtflugbetrieb erweitern und dann mit der 4.000 m langen Start- und Landebahn in Findel den Frachtflugverkehr an sich ziehen.

Auch die Prognosen im Passagierflugverkehr werden angezweifelt. Wenn das Urteil im Zusammenhang mit Charleroi rechtskräftig werde, könne dies dazu führen, dass Ryanair den Flugbetrieb einschränken oder einstellen müsse.

Nach Auffassung der SDW könne beim geplanten Ausbau nur die Nordost-Variante in Betracht kommen, da bei dieser Variante die Eingriffe in Natur und Landschaft noch halbwegs erträglich wären. Der Nachweis gem. § 19 Abs. 3 BNatSchG, dass der Eingriff unvermeidbar und aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sei, sei nicht zu führen. Der Eingriff in ein intaktes Waldgebiet mit wertvollen Mischbeständen sei durch die weit verstreut liegenden Ersatzaufforstungen nicht kompensierbar. Es dauere mindestens 80 bis 100 Jahre, bis die Aufforstungsflächen die gleiche ökologische Funktion und Wertigkeit aufwiesen wie die vernichteten Waldflächen.

Die für die Waldvernichtung geplanten Ersatzaufforstungen seien kein akzeptabler Ersatz, weil dafür andere Biotope vernichtet würden. Die Acker- und Wiesenaufforstungen könnten max. mit dem Faktor 0,5 angerechnet werden. Durch Vernichtung des Waldes seien weitere Verluste von Waldflächen durch Windwurf, Rindenbrand usw. möglich. Bei 200 m schmalen Waldstreifen zwischen der geplanten neuen Trasse der B 327 und der nordöstlich davon gelegenen Feldgemarkung von Lötzbeuren sei Rindenbrand denkbar.

Es sei nicht auszuschließen, dass die als Ersatzmaßnahme gedachte Erhaltung von Spechtbäumen durch Witterungseinflüsse zunichte gemacht wird.

~~In der Ein- bzw. Anflugschneise der Richtung 21 müsse mit einer Beeinträchtigung des Waldwachstums durch die Flugzeugabgase gerechnet werden.~~

Um eine Waldvernichtung zu vermeiden sollte die B 327 nach Auffassung des SDW wie folgt verlegt werden: Verlegung der B 327 ab dem Punkt "Koblenzer Tor" auf die L 194 und Anschluss bei der Abfahrt Sohren an die B 50. Außerdem Herumführung der Straße um den Ort Bärenbach und Anbindung an die B 50 500 m weiter westlich. Das Straßenstück der B 327 zwischen L 194 und der Abzweigung Raversbeuren (L193) sei dann zur Landes- oder Kreisstraße abzustufen und das nach der Flughafenerweiterung noch verbleibende Straßenstück der B 327 zwischen der Abzweigung Raversbeuren und der Einmündung der K 137 aufzuheben. Dadurch werde der Eingriff in das Quellgebiet des Waschbachs vermieden, und Bärenbach von Durchgangsverkehr verschont.

Zu den Planunterlagen nimmt die SDW wie folgt Stellung:

- Eines der Hauptargumente gegen die von der SDW befürworteten Nordost-Variante sei neben höheren Kosten und der ungünstigeren Ausnutzung des Flughafengeländes in erster Linie der Lärmschutz für die OG Hahn und andere weiter nordöstlich liegende Gemeinden. In der Berechnung für die Südwest-Variante fehlten jedoch wichtige und nicht unerhebliche Kosten für die Waldentschädigung und Ersatzaufforstungen. Es werde angezweifelt, dass die Fluglärmbelastung der Gemeinden nordöstlich von Hahn bei der Ausführung der NO-Variante wesentlich höher als bei der SW-Variante sei, da der Unterschied in der Flughöhe über diesen Gemeinden nur wenige Meter beträgt.
- Die Fläche der Ersatzaufforstungen K 27 liege unter einer tiefhängenden Niederspannungsleitung. Deshalb könne dort nicht aufgeforstet werden und die Fläche müsse der Sukzession überlassen werden.
- Der Wasserlauf unterhalb des an der B 327 gelegenen Rückhaltebeckens sei ausgespült und erodiert. Bevor zusätzliche Wassermengen abgeleitet

würden, sei eine Sanierung des Bachlaufs in wasserbauüblicher Technik notwendig.

- Die Entfichtung von Bachauen als Kompensationsmaßnahme wird abgelehnt. Im Lommersbachtal käme die geplante Maßnahme einer Landschaftszerstörung gleich. Im Waschbachtal hätte der Auftrieb mit Sicherheit erhebliche Windwurfschäden zur Folge.
- Der Aussage des LBP, dass sich durch die Waldrodung zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit die Infiltrationsrate erhöht, könne nicht gefolgt werden. Zumindest bei stärkeren Niederschlägen und tauendem Schnee müsse mit einem schnelleren Wasserabfluss gerechnet werden.
- Durch die Nutzung und Verwertung des Holzes (Brennholz) werde CO<sub>2</sub> freigesetzt, das auf den dauerhaft dem Wald entzogenen Flächen nicht mehr gebunden werde.
- Die Auftragsflächen müssten wieder mit dem auf den Abtragsflächen anfallenden Mutterboden abgedeckt werden.
- Parallel zur verlegten B. 327 sei die Unterpflanzung bestehender Waldränder mit schattenverträglichen Gehölzen vorgesehen. Hiergegen bestünden insofern Bedenken als dadurch Autofahrer anwechselndes Wild zu spät erkennen würden. Die Unterpflanzung sollte man für einige Jahre zurückstellen und abwarten, was von dem Waldrand übrig bleibe.

#### 4.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Insgesamt gingen bei den auslegenden Gemeinden und der Anhörungsbehörde 163 form- und fristgerechte Einwendungsschreiben ein. 35 Einwendungen waren verfristet oder entsprachen nicht der vorgeschriebenen Form.

Auf die einzelnen Gemeinden verteilten sich die Einwendungen wie folgt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Anzahl der Einwendungen</u>
Morbach	132
Bell	9
Lötzbeuren	8
Altlay	6
Bernkastel-Kues	5
Kleinich	4
Traben-Trarbach	4
Hirschfeld	3
Wittlich	3
Longkamp	2
Alterkülz	1
Bärenbach	1
Erden	1
Kommen	1
Maring-Noviant	1
Mastershausen	1
Mülheim	1
Niederweiler	1
Peterswald-Löffelscheid	1
Rödelhausen	1
Rödern	1

Neun Einwendungen wurden von Personen aus Gemeinden außerhalb des Auslegungsgebietes erhoben.

### **Zusammenfassung der privaten Einwendungen nach Sachkomplexen**

#### **Verfahren**

Die Dauer der Auslegung der Antragsunterlagen von einem Monat wurde als zu gering beanstandet.

Es wurde behauptet, angesichts des Status quo aber auch des Prognosenullfalls sei eine eigenständige luftrechtliche Genehmigung des Flughafens anstelle der derzeitigen Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens erforderlich. Es sei daher eine luftrechtliche Genehmigung ohne zivile Mitbenutzung für den Betrieb der Verkehre zu beantragen.

#### **Planrechtfertigung**

Der Bedarf an einer verlängerten Start- und Landebahn wurde bezweifelt. Es wurde bemängelt, dass keine nachvollziehbare Bedarfsanalyse für die Verlängerung der Start- und Landebahn vorgelegt worden sei.

Namhafte Integrator und Cargo-Unternehmen hätten festgestellt, dass der Flughafen Hahn wegen der fehlenden Drehscheibenfunktion und der ungünstigen Wetterbedingungen ungeeignet sei.

Die Nachfrage nach Frachtflugverkehr auf interkontinentalen Strecken könne vielmehr auf den nicht ausgelasteten Flughäfen Köln-Bonn oder Luxemburg, die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegen seien und über mehrere Startbahnen mit einer Länge von 4.000 m verfügbaren, befriedigt werden.

Es wurde vorgetragen, die behauptete Schaffung von 1.280 Arbeitsplätzen im Vergleich zum Planungsnullfall rechtfertige die erhöhte nächtliche Lärmbelastung nicht. Es sei nicht untersucht worden, wie viele Arbeitsplätze z.B. im touristischen Bereich durch die hohe Zahl von Nachtflügen wegfielen.

Gegen die Verkehrsprognose wurden methodische Bedenken vorgetragen und an deren Objektivität gezweifelt. Es wurde eine Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Wissenschaftler gefordert.

#### **Variantenauswahl**

Es wurde behauptet, die Prüfung der Varianten sei zielgerichtet auf das Ergebnis „Verlängerung nach Südwest“ vorgenommen worden.

## **Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Es wurden massive Eingriffe in den Naturhaushalt wie die Abholzung wertvollen Waldbestandes für die Verlegung der B 327 (u. a. des Erlensumpfwaldes im Quellgebiet des Waschbaches), der Verlust wertvoller Lebensräume insbesondere für Fledermaus, Schwarzstorch und Wildkatze sowie Auswirkungen auf die Klimaschutzfunktion befürchtet.

Das vorgelegte Kompensationskonzept stelle keinen gleichwertigen Ausgleich für den Eingriff dar.

Es wurde beanstandet, dass Ausgleichsmaßnahmen nur isoliert für das jeweilige Vorhaben betrachtet worden seien. Die Planung der Ausgleichsmaßnahmen müsste vielmehr auch die weiteren Straßenbauprojekte im Umfeld berücksichtigen.

Zum Schutz der Wildkatze und sonstigem jagdbarem Wild wurde die Absicherung aller Straßen durch Wildschutzzäune, Wildübergänge und Wilddurchlässe gefordert.

## **Luftschadstoffbelastung**

Fliegen wurde wiederholt als klimaschädlich dargestellt. Konkret wurde behauptet, subventionierter Billigflugverkehr am Flughafen Frankfurt-Hahn werde zur Steigerung des Gesamtflugaufkommens beigetragen.

Es wurde eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung und eine damit verbundene Gesundheitsgefährdung befürchtet.

Es wurden Gutachten über die Schadstoffausbreitung auch im weiteren Umfeld des Flughafens gefordert.

Einwender trugen vor, dass der Geruch von Kerosin auf ihren Grundstücken wahrnehmbar sei und bezweifelten die Aussagen des entsprechenden Gutachtens.

## **Kerosinbelastung des Bodens**

Es wurde befürchtet, dass landende Flugzeuge Restkerosin über den Grundstücken der Einwendungsführer ablassen.

## **Schutz vor Fluglärm**

### **• allgemein**

Die Einrichtung von mehreren Lärmmessstationen wurde ebenso gefordert wie die Durchführung verschiedener aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. die Beschränkung auf Flugzeuge, die gewissen Lärmindianforderungen entsprechen, der Einbau lärm-dämmender Fenster, der Aufforstung eines Waldgürtels, der Bau von Lärmschutzwänden etc.

Es wurden Gutachten über die Fluglärmbelastung auch im weiteren Umfeld des Flughafens gefordert.

- Technische Lärmgutachten

Es wurde vorgetragen, die Zugrundelegung eines prognostizierten Bewegungsaufkommens mit dem vorausgesagten Flugzeugmix sei nur dann sinnvoll, wenn genau diese Flugbewegungszahlen und dieser Flugzeugmix von der Genehmigungsbehörde festgeschrieben werde.

Die Lärmuntersuchung hätte nicht auf der Basis der AzB 99 durchgeführt werden dürfen.

Das Berechnungsverfahren berücksichtige äußere Einflüsse auf die Lärmausbreitung wie Wind, Wolken, Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Topografie nicht.

Die Lärmwerte der Messstationen überstiegen bereits heute den für den Planungsfall prognostizierten Lärm. Daraus wird die Fehlerhaftigkeit des Fluglärmgutachtens gefolgert.

Die zeitliche Aufteilung der Flugbewegungen sei nicht festgeschrieben, so dass es auch zu höheren nächtlichen Lärmbelastungen kommen könne.

Die Objektivität der Bewegungsprognose hinsichtlich der Anzahl der Bewegungen mit propellergetriebenen Flugzeugen wird in Abrede gestellt.

Es sei nicht zu erkennen, ob die Flugbewegungen mit Hubschraubern in der Lärmbetrachtung eingerechnet worden seien.

Für den Tag werde keine Einzelpegeluntersuchung durchgeführt, obwohl die bestehende Genehmigung als Schutzziel einen Einzelpegel im Rauminnern von 52 dB(A) festschreibe.

Es wurde behauptet, die Betrachtung von NAT-Werten sei untauglich zur Beurteilung der tatsächlichen Lärmsituation. Bei der Lärmbetrachtung blieben Flüge nach Sichtflugregeln, Platzrundenflüge und sonstiger Übungsflugbetrieb unberücksichtigt.

Es wurde kritisiert, dass die Lärmbetrachtung ausschließlich auf Basis von Modellrechnungen vorgenommen worden sei und dieses Modell nicht durch Messungen validiert worden sei.

Das Lärmgutachten berücksichtige nicht den Wegfall des Lärmschutzwaldes der Ortsgemeinde Lötzbeuren.

Es wurde bemängelt, dass viele Flugzeuge in Startrichtung 21 direkt nach dem Start nach Süden abdrehen. Ein solches Abflugverfahren sehe das dem Lärmgutachten zugrunde liegende DES aber nicht vor.

• Lärmmedizinisches Gutachten

Es wurde bemängelt, dass die Tagesrandzonen unberücksichtigt blieben.

Außerdem taue das Modell nur zur Beschreibung zeitlich äquidistanter Lärmereignisse, die allerdings völlig unrealistisch seien. Pegelabfolgen (sog. Pegelkollektive) könnten durch das Modell nicht verwertet werden. Außerdem lasse das Modell absurde Pegelhäufigkeiten am Ohr des Schläfers zu.

Die verwendeten Lärmgrenzwerte berücksichtigten nicht neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und aktuelle Rechtsprechung.

**Naherholung und Tourismus**

Es wurden wirtschaftliche Schäden für Tourismusanbieter durch Zerstörung der Landschaft und zunehmenden Flug- und Straßenverkehrslärm befürchtet.

**Straßenverkehr**

Die Unterbrechung der B 327 während der Bauzeit wurde abgelehnt. Vielmehr wurde die vorzeitige Verlegung der Bundesstraße vor Baubeginn gefordert.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die B 50 in Zukunft dem landwirtschaftlichen Verkehr nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Eine Unterbrechung der einzigen Alternative – der B 327 – sei für landwirtschaftliche Betriebe nicht zumutbar.

Ein Ausweichen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf andere Straßen bzw. Wirtschaftswege sei insbesondere für Großmaschinen wie Mähdrescher rechtlich bzw. tatsächlich unmöglich.

Von anderer Seite wurde gefordert, auf die Verlegung der B 327 zu verzichten und den Verkehr über die B 421 auf die B 50 umzuleiten. Auf diese Weise werde der Erhalt des Erlensumpfwaldes und des Lärmschutzwaldes der Ortsgemeinde Lötzbeuren gesichert.

Mehrfach wurde eine Untertunnelung gefordert.

Es wurden Gutachten über die Zunahme des LKW-Verkehrs auch im weiteren Umfeld des Flughafens gefordert.

**Eigentum**

Existenzgefährdungen, Bewirtschaftungs Nachteile und Wertminderungen wurden befürchtet. Es wurden finanzielle Entschädigungen, vereinzelt auch eine Umsiedlung gefordert.



## 5. Weitere Verfahrensschritte

### 5.1. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Nachdem das Landesamt für Umwelt und Gewerbeaufsicht mit Schreiben vom 02.03.2004 darüber informiert hatte, dass sich aufgrund des Auffindens einer Wochenstube der Mopsfledermaus eine Meldung des in Rede stehenden Gebietes als FFH-Gebiet aufdränge, teilte die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin mit, dass sie eine Prüfung der Verträglichkeit des beantragten Vorhabens anhand der FFH-Richtlinie für zwingend erforderlich halte.

Eine entsprechende Ergänzung des Bandes C 16 „Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000“, die auf Untersuchungen zum Vorkommen der Mopsfledermaus basiert, wurde von der Vorhabensträgerin am 24.09.2004 vorgelegt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das gemeldete FFH-Gebiet und die zur Nachmeldung vorgesehenen Flächen in ihren Erhaltungszielen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Diese Verträglichkeitsuntersuchung wurde mit Schreiben vom 07.10.2004 folgenden Behörden und Umweltverbänden unter Fristsetzung von zwei Wochen zur Stellungnahme zugeleitet:

- Ministerium für Umwelt und Forsten
- Landesamt für Umwelt und Gewerbeaufsicht
- SGD Nord
- Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück
- SGD Süd, Zentralstelle der Forstverwaltung
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V.
- POLLICHIA e.V.
- Verband für Umweltschutz, Touristik und Kultur Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.

- Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.

Das **Landesamt für Umwelt und Gewerbeaufsicht** beurteilt die Aussagen zur Verträglichkeit und notwendige Kompensationsmaßnahmen als gut abgeleitet, sie erschienen plausibel, seien fachlich nachvollziehbar und fänden die Zustimmung des Landesamtes.

Ergänzend werden zwei Punkte besonders hervorgehoben:

#### Genereller Habitatschutz

Die Mopsfledermaus unterliege sowohl dem Anhang II als auch dem Anhang IV der FFH-Richtlinie. Das heiße, diese Art unterliege neben dem Flächenschutz im FFH-Gebiet einem generellen Habitatschutz auch außerhalb der bezeichneten Flächen.

Zur praktischen Erhaltung wichtiger einzelner Quartierbäume außerhalb der FFH-Fläche würden zutreffende Kompromiss- und Lösungsmöglichkeiten im Gutachten angeführt. Wegen den natürlicherweise auftretenden kurzfristigen Quartierbaumwechselln der Mopsfledermaus sollten sowohl die aktuellen Quartierbäume als auch eine Auswahl an geeigneten potenziellen Quartierbäumen im Umfeld des FFH-Gebiets und des Flughafens erhalten werden.

#### Monitoring

Zur Abschätzung der Populationsgröße sowie der räumlich-funktionalen Beziehungen zu den anderen Hunsrücktälern (z.B. Altlayer Bachtal, Kautenbachtal, Tiefenbachtal, allesamt auch FFH-Gebiete) werde ein Monitoring-Programm empfohlen. In diesem sollten auch verbliebene Kenntnislücken z.B. zur Reaktion der Mopsfledermaus auf geänderte Licht- und Lärmverhältnisse untersucht werden.

Die **SGD Nord, Obere Landespflegebehörde**, kommt nach Durchsicht und Prüfung der vorgelegten ergänzenden Verträglichkeitsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Aussagen zur Verträglichkeit auf der Grundlage der fachgutachterlichen Stellungnahmen von VEITH und KIEFER grundsätzlich nachvollziehbar sind. Auf die Notwendigkeit der Umsetzung der vom Fachgutachter vorgeschlagenen spezifischen Kompensationsmaßnahmen zur Abpufferung potenziell negativer Einflüsse werde aber noch einmal besonders hingewiesen (Module 1 und 2).

Ebenso erforderlich sei die Festlegung eines Monitoring-Programms. Es diene letztlich auch der Steuerung von Maßnahmen im Rahmen der Module 1 und 2 und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Durchführung sinnvoller und nachvollziehbarer Maßnahmen.

Die **Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück** erhebt keine Bedenken gegen die vorgelegte Verträglichkeitsuntersuchung. Über die weiteren Ergebnisse des Monitoringprojektes sei die Kreisverwaltung als untere Landespflegebehörde zeitnah zu unterrichten.

Die **SGD Süd, Zentralstelle der Forstverwaltung**, geht davon aus, dass aufgrund der Aussagen der Verträglichkeitsuntersuchung keine weiteren Kompensationsmaßnahmen auf Waldflächen im Rahmen des LBP erfolgen

werden. Andernfalls sei ein Abstimmungsgespräch mit der SGD Süd erforderlich.

Von den beteiligten Naturschutzverbänden haben der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**, **Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.**, **POLLICHIA e.V.**, und der **Naturschutzbund Deutschland (NABU)**, **Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.** Kritik an den vorgelegten Unterlagen geübt, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

- Es wird kritisiert, dass die zur Meldung vorgesehene FFH-Fläche zu klein und fachlich nicht nachvollziehbar sei.
- Es wird unterstellt, dass das inhaltliche Untersuchungsprogramm zu eng, der Untersuchungszeitraum zu kurz und die verwendeten Erhebungsmethoden nicht geeignet seien. So wird bemängelt,
  - dass bisher nur wenige Weibchen telemetriert worden seien und die Untersuchung nur den zweiten Teil einer Vegetationsperiode umfasse,
  - dass die genaue Populationsgröße und ihre Verteilung über den Untersuchungsraum hinaus derzeit noch nicht feststehe, und
  - dass die Habitatansprüche nicht über die gesamte Wochenstubenzeit erfasst werden konnten.
- Kritisiert wird, dass nur die Mopsfledermaus mit ihren spezifischen Ansprüchen untersucht werde, nicht aber die anderen im FFH-Gebiet vorkommenden Arten und Lebensraumtypen.

Im Ergebnis verneinen die Verbände die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Schutzgebiete. Somit sei das Projekt nicht mit europäischem Recht vereinbar und damit insgesamt unzulässig.

Das **Landesamt für Umwelt und Gewerbeaufsicht (LUWG)** wurde von der Planfeststellungsbehörde gebeten zu den Argumenten der genannten Verbände fachlich Stellung zu nehmen.

Das LUWG kommt in einer ausführlichen Stellungnahme zu folgendem Fazit: Das LUWG verbleibe bei seiner Beurteilung vom 22.10.2004, wonach insgesamt eine **Verträglichkeit** bestehe. Dafür seien drei fachliche Säulen gleichzeitig entscheidend und unbedingt zu beachten; sie sollten ein konsequentes Konzept für die Verträglichkeit und den nachhaltigen Schutz der Mopsfledermaus darstellen:

**(1) FFH-Gebiet mit intensivem Flächenschutz:** Flächenhafte Habitaterhaltung und Habitatoptimierung in dem vom LUWG vorgeschlagenen FFH-Gebiet, das eine Kernfläche darstelle (dies entspreche der fachlichen Umsetzung von Anhang II der FFH-Richtlinie).

**(2) Flexibler Habitatschutz im gesamten Flughafenumfeld:** Habitaterhaltung und Habitatoptimierung außerhalb des FFH-Gebietes im gesamten Flughafenumfeld, vor allem Erhaltung aller aktuellen Quartierbäume, zudem potenziell geeignete, aber gegenwärtig unbesiedelter Bäume (dies entspreche der fachlichen Umsetzung von Anhang IV der FFH-Richtlinie).

**(3) Monitoring-Programm:** Kontrolle des Habitaterhaltes und der Population, eventueller Vernetzungen, sowie Klärung der aufgeworfenen Kenntnislücken. Daraus könnten sich fallweise Änderungen und Optimierungen im Schutzmanagement ergeben, die dann umgesetzt werden sollten, um die Verträglichkeit abzusichern. Alle Unsicherheiten müssten transparent dargestellt und nachvollziehbar nach Vorbild wissenschaftlicher Arbeiten diskutiert werden.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde teilte die Antragstellerin mit Schreiben vom 03.12.2004 mit, dass bei den Feldarbeiten zum Mopsfledermaus-Monitoring – im Vergleich zum Arbeitsstand September 2004, der als Grundlage zur für die Ergänzung der Verträglichkeitsuntersuchung diene, – keine weiteren Individuen telemetriert und somit auch keine weiteren Quartierbäume nachgewiesen werden konnten.

## 5.2. Änderung im Kompensationskonzept

Nachdem sich im Anhörungsverfahren herausgestellt hatte, dass eine im Rahmen des Kompensationskonzeptes vorgesehene Fläche aus landespflegerischer Sicht zur Aufforstung nicht geeignet ist, wurde diese von der Vorhabensträgerin gegen eine andere Fläche in der Ortsgemeinde Belgweiler (Verbandsgemeinde Simmern/Hunsrück) ausgetauscht. Die beantragten Planunterlagen wurden entsprechend geändert und folgende zusätzliche Pläne zur Planfeststellung beantragt:

B4 015 Grunderwerbsplan M 1:1.000  
B1 1-2 Maßnahmeplan M. 1:2.500

Auch an der Änderung des Kompensationskonzeptes wurden die unter 5.1 genannten Stellen unter Versendung der Unterlagen beteiligt. Darüber hinaus wurde die Eigentümerin der Fläche sowie die Ortsgemeinde Belgweiler, die Verbandsgemeinde Simmern/Hunsrück und die Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück beteiligt.

Von keiner Seite wurden konkrete Einwendungen gegen diese Änderung erhoben.

## 5.3. Technische Planung

Auf der Grundlage der Stellungnahme der DFS hat die Vorhabensträgerin die Planung hinsichtlich der Zurollung auf die Startbahn 03 und des Abstandes der Localizerantenne 21 vom Bahnende geändert.

Hierzu wurden folgende geänderte Pläne eingereicht:

B1 1-2 Übersichtslageplan M. 1:5.000  
B1 1-3 Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund M. 1:2.500  
B1 2-1 Längsschnitt Start- und Landebahn/Rollweg M. 1: 2.500/250  
B1 2-6 Charakteristische Querprofile Stationen km 2+800 und km 3+300, M.1:1000/100  
B1 2-8 Übersichtslageplan Flugsicherungsanlagen M. 1:10.000  
B1 2-9 Lageplan Befeuerung M. 1:2.500

- B1 7-1 Lageplan Oberflächenentwässerung Start- und Landebahn M. 1:2.000 Blatt 1 von 2
- B1 11-1 Übersichtslageplan gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO M. 1:25.000
- B1 11-2 Lageplan gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6b LuftVZO M. 1:5.000

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wies in ihrer Stellungnahme zur geänderten Planung vom 27.07.2004 auf die erforderliche Einhaltung von Richtlinien zur Hindernisfreiheit darauf hin, dass der vorgesehene Standort für das Anemometer 03 aus Hindernissicht nicht realisierbar sei. Im Übrigen sei die Ausführungsplanung gesondert bei der DFS vorzulegen.

Der von der Vorhabensträgerin im Schreiben vom 21.10.2004 vorgeschlagene Standort für das Anemometer 03 wurde von der DFS (Schreiben vom 27.10.2004) und dem Deutschen Wetterdienst (Schreiben an die Vorhabensträgerin vom 11.10.2004) akzeptiert.

#### 5.4. NATO-Reservestatus

Mit Schreiben vom 08.09.2004 teilte die Wehrbereichsverwaltung West mit, dass durch Beschluss des Infrastrukturausschusses der NATO vom 11.05.2004 die Gesamtanlage Flughafen Hahn aus dem NATO-Inventar gestrichen worden sei. Der NATO-Reservestatus bestehe nicht mehr.

Die Antragstellerin beantragte daraufhin mit Schreiben vom 13.10.2004 die Erteilung einer Änderungsgenehmigung zur ausschließlichen zivilen Nachfolgenutzung des Flugplatzes gem. § 6 Abs. 4 S. 2 i.V.m. § 8 Abs. 5 LuftVG.

#### 5.5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Reagierend auf das Schreiben der Verbandsgemeindewerke Traben-Trarbach teilte die **SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Trier** (Obere Wasserbehörde), mit Schreiben vom 24.03.2004 mit, dass aus Sicht des vorbeugenden Trinkwasserschutzes die Besorgnis bestehe, dass die Rohwasserqualität innerhalb der Enteisungskampagnen beeinflusst werde. Ein möglicher Einfluss auf das Brunnenwasser des Bohrbrunnens „Ahringsmühle“, durch den die Ortsgemeinde Enkirch mit Trinkwasser versorgt werde, sei nicht auszuschließen. In einem Markierungsversuch solle daher untersucht werden, ob eine hydraulische Verbindung des Brunnenwassers mit dem Bachwasser bestehe. Die Ergebnisse seien bei der Auslegung der Anlage, bzw. der Einplanung von Reserven zu berücksichtigen. Eine Verschlechterung der derzeitigen Einleitsituation am RRB Waschbach sei aus Sicht des vorbeugenden Trinkwasserschutzes zu vermeiden.

Die Antragstellerin gab bei dem Analytischen Labor Dr. H. Marx GmbH Untersuchungen von Sediment- und Wasserproben aus dem Regenrückhaltebecken Waschbach sowie dessen Auslauf in Auftrag. Die insgesamt drei Berichte des Labors wurden der Planfeststellungsbehörde und der oberen Wasserbehörde, vorgelegt. Diese gelangte im Schreiben vom 11.10.2004 zu dem Ergebnis, dass Arsenemissionen vom Flugplatzgelände in den Waschbach ausgeschlossen werden könnten.

Daneben wurde das Ingenieurgeologische Büro Dr. Wildberger mit der Durchführung des von der SGD Nord vorgeschlagenen Markierungsversuches am Ahringsbach zur Ermittlung der Auswirkungen auf den Brunnen der Wasserversorgung Enkirch beauftragt. Das daraufhin erstellte hydrogeologische Gutachten wurde ebenfalls der Planfeststellungsbehörde und der oberen Wasserbehörde, vorgelegt.

Mit Schreiben vom 17.12.2004, Fax vom 22.12.2004 und E-Mails vom 22. und 23.12.2004 wurde unter Übermittlung der Texte für die Wasserrechtlichen Erlaubnisse und Plangenehmigungen von der Oberen Wasserbehörde endgültig das Einvernehmen hergestellt.

## C. Entscheidungsgründe

### I. Zuständigkeit

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flughäfen nur angelegt und bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist.

Die Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 Satz 1 bzw. Satz 2 Nr. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Landesverordnung über Zuständigkeiten nach dem Luftverkehrsgesetz vom 20. März 1992 (GVBl. S. 82), zuletzt geändert durch Verordnung vom 06.05.2002 (GVBl. 2002, S. 269).

### II. Verfahren

#### 1. Rechtsgrundlagen

Für den von der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbau des Flugplatzes bedarf es eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG und nicht lediglich eines Änderungsgenehmigungsverfahrens nach § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S. 1 und § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG.

§ 8 Abs. 5 und § 8 Abs. 7 LuftVG sind durch Art. 4 des Planungsvereinfachungsgesetzes vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I. S. 2123) in das Luftverkehrsgesetz eingeführt worden. Hiermit wurde eine Regelung aufgegriffen, die in vergleichbarer Weise schon in § 10 Abs. 2 des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I. S. 2174) getroffen worden war. Mit dieser Regelung sollte klargestellt werden, „dass für ehemalige Militärflugplätze der Übergang zur zivilen Nutzung keine erneute Anlagengenehmigung, sondern nur eine Änderung der betrieblichen Genehmigung erfordert“<sup>2</sup>. § 10 Abs. 2 VerkPBG, der durch Art 8 PIVereinfG aufgehoben worden ist, regelte die Konversion ehemaliger Militärflugplätze der Nationalen Volksarmee und der russischen Stationierungstreitkräfte auf dem Gebiet der ehemaligen DDR und in Berlin. Die Regelung war auf Wunsch des Bundesrates in das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz aufgenommen worden, um Zweifel auszuräumen, ob nicht eine Umwidmung eines Militärflughafens in einen Zivilflugplatz eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. In der Stellungnahme des Bundesrates (BTDrucks. 12/1092 S. 14) heißt es hierzu: „Die Übernahme bisheriger Militärflugplätze in zivile Trägerschaft stellt ein vorrangiges Anliegen in den neuen Ländern dar.“

Die mit der Gesetzesänderung verfolgte Privilegierung der Konversion militärischer Flugplätze zeigt sich in zweierlei Richtungen: Die Anforderungen für die „Planrechtfertigung“ einer zivilen Anschlussnutzung sind gegenüber der Neuplanung eines Verkehrsflughafens herabgesetzt worden<sup>3</sup>.

Zudem sollte die Überführung ehemals militärischer Flugplätze in zivile Nachfolgenutzungen verfahrensrechtlich erleichtert und beschleunigt werden; hierzu wurde ausschließlich ein luftrechtliches Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG – als isolierte Planungsentscheidung mit voller Verfahrensbeteiligung Dritter<sup>4</sup> – für erforderlich gehalten, nicht aber ein Planfeststellungs-

<sup>2</sup> BTDrucks. 12/4328, S. 22

<sup>3</sup> hierzu ausdrücklich: BverwG, U vom 11. Juli 2001, Nr. 11 C 14.00, S. 22 ff. der Urteilsausfertigung

<sup>4</sup> vgl hierzu BverwG, B. 07.11.1996, Nr. 4 B 170.96, in ZLW 1997, 276

verfahren nach § 8 Abs. 1 LuftVG. Ein Bedürfnis für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit der Folge einer Konzentrationswirkung anderer öffentlich-rechtlicher Erkenntnisse als der luftrechtlichen Zulassung der zivilen Nachfolge- bzw. Mitbenutzung und von Präklusionsvorschriften (§ 9 Abs. 3 LuftVG) etc. wurde im Hinblick auf die im Gesetzgebungsverfahren zunächst nur betrieblich eingeordneten Nachfolgenutzung bzw. Mitbenutzung eines schon angelegten militärischen Flugplatzes nicht gesehen.

Nach § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S. 1 LuftVG bedarf die öffentlich-rechtliche Zulassung ziviler Mitbenutzung eines nicht aus der militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes (ausschließlich) einer Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. In § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S. 3 LuftVG wird ausdrücklich klargestellt, dass eine „Planfeststellung nicht stattfindet, jedoch das Genehmigungsverfahren den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen muss, wenn die zivile Nutzung des Flugplatzes mit baulichen Änderungen oder Erweiterungen verbunden ist, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist“. Selbst also in Fällen, in denen neben der öffentlich-rechtlichen Zulassung des zivilen Flugbetriebes auf einem nicht aus der militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes bauliche Änderungen oder Erweiterungen für die zivile Mitbenutzung verbunden sind, soll es bei dem Genehmigungserfordernis des § 8 Abs. 5 S. 1 i.V.m. § 6 Abs. 4 S.2 LuftVG verbleiben.

Auf dieser Grundlage hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in seinem Urteil vom 01.02.1996 hervorgehoben, dass unter Berücksichtigung von § 8 Abs. 5 S. 3 LuftVG eine Planfeststellung im Falle der Gestattung ziviler Mitbenutzung eines militärischen Flugplatzes dann nicht stattfindet, wenn – im Zuge der Konversion – bauliche Änderungsmaßnahmen an den Anlagen vorgesehen werden<sup>5</sup>.

Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hat in seinem Urteil vom 01.07.1997 ausgeführt, dass es bei der öffentlich-rechtlichen Zulassung der zivilen Mitbenutzung eines fortbestehenden Militärflugplatzes keines Planfeststellungsverfahrens bedürfe. Die Planfeststellung sei nach § 8 Abs. 1 LuftVG anlagebezogen; dies gelte auch für den Änderungsbegriff des § 8 Abs. 1 S. 1 2. HS LuftVG. Schon allein daraus ergebe sich, dass es für die reine Betriebsänderung (zivile Mitbenutzung) ausschließlich bei einer Genehmigung nach § 6 LuftVG verbleibe, ohne dass es darauf ankomme, ob diese Genehmigung auf §§ 6 Abs. 1 bzw. 6 Abs. 4 LuftVG gestützt werde. Bis zur Grenze der wesentlichen Erweiterung (Änderung des Gesichts des Militärflugplatzes) seien auch bauliche Änderungen nicht geeignet, ein Bedürfnis nach Planfeststellung auszulösen. Es verbleibe auch insoweit bei der Genehmigung nach § 6 Abs. 1 bzw. § Abs. 4 S. 2 LuftVG<sup>6</sup>.

Zwingend planfeststellungsbedürftig seien auch im Falle einer Konversion wesentliche bauliche Änderungen: Die beabsichtigten baulichen Änderungen müssen, um wesentlich zu sein, gleichsam unter dem Aspekt des Nachbarschutzes das Gesicht des Flugplatzes ändern. Dies sei etwa bei der Änderung der Startbahnlänge oder der Konfiguration des Startbahnsystems der Fall, nicht aber bei Änderung der Anlagen, die nur der sicheren Abwicklung des „inneren Flugbetriebes“ dienen<sup>7</sup>. Dies gelte auch unter Berücksichtigung von § 8 Abs. 5 S. 1 und S. 3 LuftVG. Zwar konnte in der seinerzeitigen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts offen bleiben, ob mit der gesetzlichen Neuregelung in § 8 Abs. 5 LuftVG eine

<sup>5</sup> VGH Baden-Württemberg, U. vom 1. Februar 1996, Nr. 8 S 1961/95, S. 11 der Urteilsausfertigung

<sup>6</sup> OVG Rheinland-Pfalz, U. vom 1. Juli 1997, Nr. 7 C 11843/93.OVG, S 67 ff. der Urteilsausfertigung

<sup>7</sup> OVG Rheinland-Pfalz, aaO., S. 69



Betriebsänderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG auch wesentliche Anlagenänderungen umfassen könne; das OVG Rheinland-Pfalz verneint dies jedoch<sup>8</sup>.

Das zur Planfeststellung nachgesuchte Ausbauvorhaben betrifft im Wesentlichen die Verlängerung der Start- und Landebahn des Militärflugplatzes Hahn von 2.440 m auf 3.800 m und die Erweiterung der Rollwege und des Vorfeldes. Unter Berücksichtigung des Urteils des OVG Rheinland-Pfalz vom 01.07.1997<sup>9</sup> ist diese, in erster Linie anlagen-, aber auch betriebsbezogene Änderung des Militärflugplatzes Hahn wesentlich und löst damit die Planfeststellungspflicht aus. Hinzu tritt, dass die Änderung des Militärflugplatzes Hahn in der beschriebenen Weise ausschließlich zivil, nicht aber militärisch bedingt ist. Der Reservestatus der NATO und damit der militärische „Vorbehalt“ beschränkt sich ausschließlich auf die in dem Vertrag von 1993 im Einzelnen bestimmten Flächen und Einrichtungen. Auch der nach dem Vertrag vom 19.10.1993 zulässige militärische Betrieb auf dem Flugplatz Hahn verlangt nicht nach der Verlängerung der Start- und Landebahn, wie jetzt beabsichtigt.

Aus diesem Grund scheidet auch die Anwendung von § 30 LuftVG aus. Nach § 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG entfällt das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren, wenn militärische Plätze geändert werden sollen. Die Regelung des § 30 Abs. 1 S. 2 bezieht sich ausschließlich auf den Ausbau eines Militärflugplatzes durch den militärischen Halter des Flugplatzes aus Gründen der militärischen Notwendigkeit; § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 LuftVG erweitert nicht den Anwendungsbereich des § 30 Abs. 1 S. 2 LuftVG.

Vielmehr enthält § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S. 1 LuftVG eine spezielle Regelung für den Fall, dass ein fortbestehender Militärflugplatz zivil mitgenutzt werden soll. Der Anwendungsbereich der Regelung des § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 1 bestimmt sich nach dem Ziel der Vorschrift, nämlich militärisch genutzte Flugplätze zur zivilen Mitbenutzung (Nutzung luftfahrttechnischer Ressourcen) zu öffnen und neben der militärischen Flugplatzhalterschaft für die zivile Mitbenutzung derselben Luftverkehrsinfrastruktureinrichtung „Flugplatz“ eine zivile Platzhalterschaft zu begründen, die ihrerseits – ausschließlich – den Vorschriften der §§ 6 und 8 LuftVG unterliegt.

Für die Begründung der zivilen Platzhalterschaft enthalten, trotz der Vorschrift des § 8 Abs. 5 S. 3 LuftVG, § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S.1 keine rechtliche Grundlage, allein zivilbedingte Ausbauvorhaben zivil mitbenutzter Militärflugplätze im Falle wesentlicher Änderung der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur „Militärflugplatz“ von den Erfordernissen des § 8 Abs. 1 LuftVG freizustellen. Die Begründung ziviler Mitbenutzung eines Militärflugplatzes gestattet nicht dessen Umgestaltung im Sinne tiefgreifender wesentlicher Änderungen. Die in diesem Fall auftretende, über den Bereich des bisher bestehenden und öffentlich-rechtlich zugelassenen Militärflugplatzes weit hinausgehenden Nutzungskonflikte und Probleme in der Flughafenumgebung sind – nach wie vor – in dem hierfür vorgesehenen Planfeststellungsbeschluss als Abwägungsentscheidung zu bewältigen; hierfür stellt das Gesetz das Entscheidungsprogramm des § 8 Abs. 1 LuftVG zur Verfügung. Den zivilen Platzhalter schützen die Präklusionsvorschriften sowie der gesteigerte Bestandsschutz nach § 9 Abs. 3 LuftVG.

<sup>8</sup> OVG Rheinland-Pfalz, aaO., S. 73

<sup>9</sup> aaO.

## **2. Umfang der Planfeststellung**

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach § 27 d Abs. 1 und 4 LuftVG und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden nach dem Baurecht (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

Durch die luftrechtliche Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m § 9 Abs. 1 LuftVG).

### **2.1 Änderung der Flugplatzanlagen**

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (§ 38 Baugesetzbuch).

Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flugplatzanlagen solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flugplatzes zumindest dienlich sind.

Diese Kriterien werden von den in diesem Plan festgestellten Anlagen erfüllt:

- Die Veränderungen der Start- und Landebahn sowie die Anpassungen und Erweiterungen des Rollbahnsystems betreffen unmittelbar Flugbetriebsflächen.
- Die erforderlichen Änderungen an den Flugnavigationsanlagen beziehen sich unmittelbar auf den Flugbetrieb.

### **2.2 Folgemaßnahme Verlegung der B 327**

Die luftrechtliche Planfeststellung für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn umfasst als Folgemaßnahme die notwendige Verlegung der Bundesstraße 327, die Gegenstand einer eigenständigen Planfeststellung sein könnte (§ 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m § 9 Abs. 1 LuftVG).

### **2.3 Flugrouten**

Flugrouten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. In Einwendungen wurde zum Teil gefordert, dass bestimmte Ortslagen nicht überflogen werden dürften. Die Flugverfahren gemäß § 27 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) gehören nicht zu den planfeststellungspflichtigen Anlagen eines Flugplatzes, da sie sich ausschließlich auf die Benutzung des Luftraumes beziehen und durch Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes festgelegt werden. Entsprechende Einwendungen müssen daher zurückgewiesen werden.

### **3. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Nach §§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist bei der Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Dies konnte nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens gestaltet werden.

Die Antragsunterlagen beinhalten die nach § 6 UVPG erforderlichen Angaben. Diese wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit dem nach § 73 VwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. §§ 11 Satz 4, 12 UVPG erfolgt in diesem Planfeststellungsbeschluss (Kapitel C III).

### **4. Einwendungen zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **4.1 Antragsunterlagen**

Die von der Antragstellerin vorgelegten Antragsunterlagen, wie sie in den Gemeinden ausgelegt und zur Stellungnahme versandt wurden, waren verfahrensfähig. Ausdrückliche gesetzliche Regelungen über den Inhalt eines Planfeststellungsantrags existieren nicht, weshalb man sich an den Vorschriften der §§ 51 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 1 und 41 LuftVZO zum Änderungsantrag auf Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung orientiert hat. Hiernach waren die Unterlagen ausreichend aussagefähig, um die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben und um als Informationsbasis für die interessierte Öffentlichkeit zu dienen.

Vereinzelt wurde von Einwendern kritisiert, dass die Unterlagen nicht objektiv seien. Es sollten neue objektive Unterlagen vorgelegt werden. Diese Einwendungen sind unbegründet.

Die Unterlagen zum Planfeststellungsantrag wurden von kompetenten Fachplanern und neutralen Gutachtern erstellt, die bei der Erarbeitung die rechtlichen Vorgaben beachtet haben. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass für Zweifel an der Kompetenz der Fachplaner und Gutachter und an der Objektivität der Ergebnisse. Die Unterlagen bilden somit eine geeignete Entscheidungsgrundlage. Die Planfeststellungsbehörde hat die Unterlagen auch dahingehend überprüft, ob sie den inhaltlichen Anforderungen voll genügen. Soweit dies in einzelnen Punkten nicht der Fall war, wurden entsprechende Unterlagen nachgefordert.

#### **4.2 Beteiligungsumgriff**

Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG hat die Anhörungsbehörde die Stellungnahmen der Behörden einzuholen sowie den Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, auszulegen.

Der Antrag wurde den Trägern öffentlicher Belange und den unter Punkt B. IV. Nr. 1 genannten Gemeinden zur Stellungnahme vorgelegt. Darüber hinaus wurde in

den unter B. IV. Nr. 2 bezeichneten Gemeinden und Verbandsgemeinden der Antrag zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt.

Hierbei wurde die Beteiligung auf die Gemeinden bezogen, deren Gebiet nach Maßgabe des lärmphysikalischen Gutachtens im Prognosefall von der Isolinie eines nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3) 22h-6h} = 45 \text{ dB(A)}$  umschlossen oder berührt werden. Dieser Grenzwert stellt zum einen die abwägungserhebliche Schwelle für den nächtlichen Fluglärm dar. Zum anderen umschließt diese Isophone alle ansonsten im Hinblick auf Lärmauswirkung abwägungserheblichen Grenzlinien<sup>10</sup>.

Darüber hinaus wurden die Gemeinden beteiligt, deren Gebiet innerhalb des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG gelegen sind, sowie Gemeinden in deren Gebiet landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen stattfinden sollen.

Dabei reichte es jeweils aus, dass nur ein Teil des Gemeindegebietes berührt wurde, wodurch sichergestellt wurde, dass sich die Beteiligung über die genannten Grenzen hinaus erstreckte.

Im Falle der Beteiligung von Ortsgemeinden fand die Auslegung der Planunterlagen in den jeweiligen Verbandsgemeinden statt. Hierdurch wurde sichergestellt, dass sich auch das Auslegungsgebiet weit über die vorbezeichneten Grenzen erstreckte.

Aufgrund des Zuschnitts der Gemeinde- bzw. Verbandsgemeindebezirke war es nicht zu vermeiden, dass sich das Auslegungsgebiet auch auf Gemeinden oder Ortsbezirke erstreckte, die teilweise weiter vom Vorhaben entfernt gelegen sind als andere Gemeinden, die nicht beteiligt waren, bzw. in deren Verwaltungen nicht ausgelegt wurde.

Entsprechende Einwendungen, die eine unzureichende Beteiligung rügen, sind somit zurückzuweisen.

#### 4.3 Dauer der Auslegung

Soweit Einwender vortragen, dass die Dauer der Auslegung von einem Monat zu kurz bemessen sei, um die umfangreichen Unterlage zu sichten, auszuwerten und Einwendungen zu formulieren, so verkennen sie den Zweck der Auslegung.

Die Planauslegung dient dazu, die potentiell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Diesem Zweck ist in aller Regel Genüge getan, wenn die Auslegung ihnen Anlass geben kann zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (sog. Anstoßwirkung)<sup>11</sup>. Daraus, dass die entsprechende Einwendung erhoben wurde, ist zu erkennen, dass das Ziel der Auslegung erreicht wurde.

Von diesen Verfahrensgrundsätzen abgesehen, liegt aber auch kein Verstoß gegen die gem. § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG i.V.m. § 1 LVwVfG gesetzlich vorgeschriebene Offenlegungsdauer vor und wird im Übrigen von Einwenderseite auch nicht vorgetragen.

<sup>10</sup> vgl. Karte A 2 1-1 der Antragsunterlagen

<sup>11</sup> Stelkens/Bonk/Sachs § 73 Rn. 38 m.w.N.

Aus der Bindung der Anhörungsbehörde an die gesetzlichen Vorgaben ist eine unzulässige Kürzung der Beteiligungsrechte von Dritten durch Einhaltung der gesetzlichen Offenlegungsdauer von einem Monat nicht zu erkennen.

Die Einwendung ist somit zurückzuweisen.

#### **4.4 Nachfolgende Änderungsgenehmigung**

Von Einwenderseite wurde vorgetragen, angesichts des Status quo aber auch des Prognosenullfalls sei eine eigenständige luftrechtliche Genehmigung des Flughafens anstelle der derzeitigen Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens erforderlich. Es sei daher eine luftrechtliche Genehmigung ohne zivile Mitbenutzung für den Betrieb der Verkehre zu beantragen.

Diese Einwendung greift fehl, da die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) erteilt wurde. Der Genehmigung lagen als Modellannahme das Verkehrsaufkommen des Flughafens Nürnberg mit 47.700 Flugbewegungen, davon 8.500 nachts, im verkehrsreichsten Halbjahr zugrunde. Dieses Aufkommen wird laut aktueller Verkehrsprognose weder im Planungsnullfall noch im Planungsfall erreicht, so dass das Verkehrsaufkommen im Rahmen der bestehenden Genehmigung abgewickelt werden könnte.

Trotzdem wird der Einwendung insoweit Rechnung getragen, dass aufgrund der unter Abschnitt B. IV. 5.4. beschriebenen Entwicklung der Landesbetrieb Straßen und Verkehr über den Antrag der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH auf Erteilung einer Änderungsgenehmigung zur ausschließlichen zivilen Nachfolgenutzung des Flugplatzes gem. § 6 Abs. 4 S. 2 i.V.m. § 8 Abs. 5 LuftVG zu entscheiden hat.

Diese Entscheidung kann gemeinsam mit der nach § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG erforderlichen Anpassung der Genehmigung an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens erfolgen, da alle relevanten Auswirkungen des Übergangs in die ausschließlich zivile Trägerschaft im Planfeststellungsbeschluss bereits berücksichtigt sind.

Die Antragstellerin hat sich zur Durchführung ihres Ausbauvorhabens nämlich – rechtlich zutreffend – nicht auf die verfahrenserleichternden Vorschriften des § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 S. 3 LuftVG berufen, sondern das Ausbauvorhaben in gleicher Weise behandelt, als ob eine militärische Widmung des Flugplatzes nicht fort dauerte. Rechte Dritter können hierdurch nicht berührt sein.

#### **5. Präklusion**

Nach § 10 Abs. 4 LuftVG sind Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben wurden, vom weiteren Verfahren ausgeschlossen (sog. materielle Präklusion). Ungeachtet der Präklusion verspäteter Einwendungserhebung sind die hierbei vorgetragenen Sachargumente, die auch von anderen Einwendungsführern in gleicher oder ähnlicher Weise vorgebracht wurden, gleichwohl im Rahmen der Abwägung in dem gebotenen Umfang in die Entscheidung eingeflossen.

### III. Umweltverträglichkeitsprüfung

#### 1. Untersuchungsraum

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Antragstellerin<sup>12</sup> wurden jeweils schutzgutspezifische Untersuchungsräume abgegrenzt. Da die Auswirkungen durch den Fluglärm für das Schutzgut Menschen den dominanten Wirkfaktor darstellen, dienen sie als Grundlage zur Abgrenzung des Untersuchungsraums für dieses Schutzgut. Dieser erfasst alle Ortslagen, die von der Isophone  $L_{\max,22-6h} = 6 \times 67$  dB(A) eingeschlossen oder berührt werden sowie zusätzlich weitere Ortslagen. Diese Kontur schließt auch die Flächen ein, die von den übrigen untersuchten und bewerteten Fluglärmisophonen berührt werden. Der Untersuchungsraum deckt ebenfalls die zu erwartenden Wirkräume der anlage- und baubedingten Wirkungen mit ab.

Die Untersuchungen des lärmmedizinischen Gutachtens<sup>13</sup> gehen noch über den zuvor dargestellten Untersuchungsraum für das Schutzgut Menschen hinaus und erfassen die Standorte von Alten- und Pflegeheimen und sonstige besonders schutzbedürftige Einrichtungen (Schulen und Kindergärten) in der weiteren Umgebung des Flughafens. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen gingen in die Umweltverträglichkeitsstudie ein.

Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum etwa 216 km<sup>2</sup>, in denen ca. 14.500 Einwohner leben.

Der Untersuchungsraum für die naturbezogenen Umweltschutzgüter umfasst den südlichen Teil des Raumes, der bereits der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren zu Grunde lag. Die Länge des Untersuchungsraumes beträgt in Nord-Süd-Richtung ca. 4,5 km, die Breite ca. 2 km. Für die innerhalb des Flughafengeländes geplante ca. 2 ha große Vorfeldersatzfläche wurde zur Erfassung der Umweltauswirkungen zusätzlich ein ca. 500 m x 600 m großes Gebiet abgegrenzt. Der Untersuchungsraum deckt mit einer Größe von gut 900 ha die umwelterheblichen Wirkungen des beantragten Bauvorhabens auf die naturbezogenen Schutzgüter ab.

Die Untersuchungen des Gutachtens über Schadstoffausbreitung<sup>14</sup>, des Flugklimatologischen Gutachtens und der Stellungnahme zu Auswirkungen auf das Lokalklima<sup>15</sup> sowie der Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000<sup>16</sup> gehen teilweise noch über diesen Untersuchungsraum hinaus. Die Ergebnisse der Untersuchungen gingen ebenfalls in die Umweltverträglichkeitsstudie ein.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter erfolgte wirkungsbezogen anhand der wesentlichen zu erwartenden Auswirkungen. Hierzu gehören anlage- und baubedingte Auswirkungen. Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf ein Gebiet innerhalb eines 500-m-Puffers um das unmittelbare Einwirkungsgebiet.

<sup>12</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 18

<sup>13</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 8

<sup>14</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 9

<sup>15</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 12

<sup>16</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 16

## 2. Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG

Bei dem vorliegenden Verfahren handelt es sich um ein Vorhaben nach § 8 LuftVG. Bei diesem Vorhaben ist neben den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen auch die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen.

Im vorgelagerten Raumordnungsverfahren wurden die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen entsprechend dem Planungsstand des Vorhabens bereits geprüft. Im jetzigen Zulassungsverfahren konzentriert sich die Prüfung nach § 16 Abs. 3 UVPG auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach §§ 16 Abs. 2 und 12 UVPG verpflichtet, unter Einbeziehung der „Zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG“ eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen und diese bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen. Diese zusammenfassende Darstellung erfolgt auf der Grundlage

- der Unterlagen nach § 6 UVPG (allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung durch den Antragsteller),
- der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7, 8 UVPG,
- der Äußerungen der Öffentlichkeit nach §§ 9, 9a UVPG, sowie
- der Ergebnisse eigener Ermittlungen.

Die Erkenntnisse der Planfeststellungsbehörde sind im Ergebnis nachfolgend unter C III 4 dargelegt.

### 2.1 Unterlagen nach § 6 UVPG: Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung durch die Antragstellerin

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung handelt es sich um einen unselbständigen Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Sie umfasst gemäß § 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf

- Menschen, Tiere und Pflanzen,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kultur- und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Antragstellerin hat mit dem Band C.18 (Umweltverträglichkeitsstudie vom 1.7.2003) den Planunterlagen eine umfangreiche Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die genannten Schutzgüter beigefügt.

### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden

Die Antragstellerin hat in dem Band C 18 in Kapitel 1 zunächst die Planungsrechtfertigung, die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie etwaige Vorhabenalternativen dargestellt. In Kapitel 2 wird das Vorhaben als solches detailliert beschrieben; dabei werden u. a. auch Ausführungen zum Prognosenullfall, zum Planungsfall, sowie zu den einzelnen Bauphasen gemacht.

Der Bedarf an Grund und Boden ist unter zwei Aspekten dargestellt: Zum einen wird die unmittelbare eigentumsrechtliche Inanspruchnahme für die Durchführung der Baumaßnahme und die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in den festgestellten Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis in der Unterlage B 4 und den Plänen B 4 001 bis 014 dargestellt. Außerdem werden die zur Sicherstellung der Flugsicherheit notwendigen Einschränkungen, z.B. in Form von Aufwuchsbeschränkungen, in den Planunterlagen B 3, B 3 3-1 und B 3 4-1 (Rodepläne) dargelegt.

### 2.1.2 Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

Die Antragstellerin hat in Kapitel 8 der Umweltverträglichkeitsstudie sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan<sup>17</sup> umfangreiche Ausführungen zu Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und den beabsichtigten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemacht. Diese stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

#### 2.1.2.1 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die vorgelegte Flughafenplanung ist Ausdruck einer auf größtmögliche Vermeidung ausgerichteten Planung<sup>18</sup>. Das notwendige Maß von Eingriffen wird in diesem Zusammenhang durch die einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften bestimmt. Alle Versiegelungen und Erdaufschüttungen orientieren sich an diesen Vorgaben. Die möglichen Spielräume wurden dabei vollständig ausgeschöpft. Alle Ausbaumaßnahmen, die innerhalb der Plangrenzen ausgewiesen wurden, sind als nicht vermeidbar einzustufen.

Schutzgutbezogen stellen sich die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wie folgt dar:

Schutzgut	Maßnahmen
Menschen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wahl der Variante Südwest</li><li>• Versetzung des Startpunkts zugunsten der Ortsgemeinde Hahn</li><li>• passive Schallschutzmaßnahmen</li></ul>
Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schutzmaßnahmen bei Einzelbäumen und Vegetationsstrukturen mit sehr</li></ul>

<sup>17</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band B 5

<sup>18</sup> vgl. die entsprechenden Ausführungen in den Bänden B5 und C18 des Planfeststellungsantrags



Schutzgut	Maßnahmen
	<p>hoher Bedeutung gemäß DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Beschränkung der Baustelleneinrichtungen für Flughafenerweiterung und Straßenbau auf die Flughafenflächen und somit Reduzierung weiterer Waldrodungen.</li><li>• Vermeidung von Kollisionsverlusten von Amphibien auf den Baustraßen im Bedarfsfall (Amphibienwanderungen) durch Maßnahmen der landespflegerischen Bauleitung.</li><li>• Reduzierung der Überschüttung der Quellbereiche des Waschbachs im Bereich der Geländemodellierungen.</li><li>• Abhängen der alten B 327 am Tor Trier und damit Vermeidung einer zusätzlichen Lebensraumzerschneidung und dadurch verursachter Kollisionsopfer.</li><li>• Reduzierung der Waldrodung nordwestlich der B 327(neu), somit Erhalt eines mindestens 200 m breiten Waldstreifens als Biotopverbund für Vögel, Fledermäuse, Wildkatze.</li></ul>
Boden	<ul style="list-style-type: none"><li>• In der beantragten Planung wurden gegenüber dem Raumordnungsverfahren die Auf- und Abtragungsflächen optimiert und der Eingriffsbereich für Erdbauarbeiten verkleinert.</li><li>• Schutz des Oberbodens durch Abschieben und getrennte Lagerung gemäß DIN 18915 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten“.</li><li>• Zwischenlagerung des Oberbodens gemäß der RAS-LP 2. Abgeschobener Oberboden ist bis zur Wiederverwendung in Mieten bis 3,00 m Höhe aufzusetzen.</li><li>• Wiederherstellung natürlicher Bodenstrukturen nach Abschluss der Bauarbeiten durch Tiefenlockerung von als Baustelleneinrichtung genutzten Freiflächen.</li></ul>
Wasser	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbot der Lagerung wassergefährdender Stoffe außerhalb</li></ul>

Schutzgut	Maßnahmen
	<p>befestigter Baustelleneinrichtungsflächen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Versickerung des Niederschlagswassers am Rand der Baustelleneinrichtungsflächen.</li><li>• Aussparen der Quellbereiche des Waschbaches von der Flughafenaufschüttung.</li><li>• Versickerung des Niederschlagswassers der B 327 (neu) in Mulden bzw. über die Dammböschung.</li><li>• Reduzierung der Überschüttung der Quellbereiche des Waschbaches.</li><li>• Ableitung des im Sommerbetrieb anfallenden Oberflächenwassers zum Regenrückhaltebecken Waschbach und anschließend in den Waschbach.</li><li>• Reinigung des im Winterbetrieb mit Enteisungsmitteln belasteten Niederschlagswassers des Flughafens in der Kläranlage der Verbandsgemeinde Kirchberg.</li></ul>
Klima/Luft	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung der Aufwuchsbeschränkungsflächen und den damit verbundenen Waldrodungen auf den Bereich zwischen B 327 neu und B 327 alt sowie zwei kleinflächige Bereiche westlich der K 137 bzw. eine Fläche südlich der B 327.</li></ul>
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung der Aufwuchsbeschränkungsflächen und den damit verbundenen Waldrodungen auf den Bereich zwischen B 327 neu und B 327 alt sowie zwei kleinflächige Bereiche westlich der K 137 bzw. eine Fläche südlich der B 327.</li><li>• Erhaltung des bestehenden Voreinflugzeichens, keine weitere Flächeninanspruchnahme.</li></ul>

### 2.1.2.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 5 Landespflegegesetz hat die Antragstellerin Eingriffe in Natur und Landschaft sowie vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen in angemessener Frist zu beseitigen und auszugleichen. Die vom Gutachter der Antragstellerin entwickelten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan - LBP, mit einer Gesamtfläche von ca. 193 ha, kompensieren den Eingriff in Natur und

Landschaft von insgesamt ca. 113 ha. Die nachfolgend angeführten Maßnahmen sind Vorhabensbestandteile und liegen der Auswirkungsprognose zugrunde.

Maßnahmebezeichnung	Zweck
Aufforstungen (ca. 91 ha)	<p>Die vorgesehenen Aufforstungen erfüllen vielfältige Aufgaben im Naturhaushalt. Dementsprechend werden die Aufforstungsflächen schutzgutübergreifend, d.h. multifunktional im vorliegenden Kompensationskonzept berücksichtigt.</p> <p>Im Zuge der Realisierung des Vorhabens werden ca. 30 ha ökologisch wertvolle Waldstrukturen beansprucht, die durch die Entwicklung standortgerechter Buchenmischwälder kompensiert werden.</p> <p>Zwei Aspekte bestimmen das Kompensationskonzept zum Eingriff in den Kernlebensraum der Wildkatze. Zum einen der Lebensraumaspekt, der ein hohes Nahrungsangebot im Umfeld von dichten Gehölzen (Rückzugs-/Aufzuchtsräume) fordert und zum anderen der Funktionsaspekt, der eine Stärkung der Wander- und Ausbreitungsachsen beschreibt. Die Realisierung von Aufforstungen im Kernlebensraum der Wildkatze schafft neuen Lebensraum im Sinne des Artenschutzprojektes für diese sehr seltene Tierart.</p> <p>Die vorgesehenen Aufforstungen bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen wirken sich perspektivisch positiv auf die durch die Waldrodungen beeinträchtigten, auf Waldbiotope spezialisierten Vogel- und Fledermausarten aus.</p> <p>Die Aufforstung von landwirtschaftlichen Nutzflächen fördert die natürliche</p>

Maßnahmebezeichnung	Zweck
	<p>Bodenentwicklung, da Bodenbearbeitung, Düngung und Pestizideinsatz unterbleiben und ist somit geeignet, die Eingriffe durch Versiegelung und Überformung zu kompensieren.</p> <p>Der Verlust von ca. 10,8 ha Infiltrationsfläche wird durch die Umwandlung von landwirtschaftlicher Nutzfläche in Wald kompensiert, da hierbei mögliche Schadstoffeinträge in das Grundwasser durch Düngung und Pestizidanwendung reduziert werden.</p> <p>Die Realisierung der Planungsmaßnahme führt zum Verlust von ca. 91 ha Waldflächen. Das Kompensationskonzept sieht die Entwicklung von ca. 91 ha vor. Darüber hinaus werden innerhalb der Aufwuchsbeschränkungsfläche ca. weitere 11 ha Niederwaldstrukturen entwickelt, so dass die Auswirkungen auf das Klima ausgeglichen werden.</p> <p>Im Zuge der Aufforstung wird der ca. 91 ha umfassende Verlust von Landschaftsbildeinheiten eigentümlichen Elementen (Wald) kompensiert.</p>
<p>Entwicklung der Rodungsflächen im Bereich B 327neu / B 327 alt (ca. 78,4 ha)</p>	<p>Auf dieser der Aufwuchsbeschränkung unterliegenden Fläche ist neben der Entwicklung von Offenlandflächen (Wiesen mittlerer Standorte und einer Feuchtwiese) die Entwicklung von Gehölzflächen mit begrenzten Baumhöhen (Eichen-Hainbuchen-Niederwald) vorgesehen.</p>
<p>Erhalt von Spechtbäumen, Entwicklung von Lebensräumen für Waldvogelarten und</p>	<p>Das Vorhaben zerstört wertvolle Vogel- und Fledermauslebensräume. Hiervon besonders betroffen sind höhlenbewohnende Waldvögel</p>

Maßnahmebezeichnung	Zweck
Fledermäuse (ca. 17,7 ha)	und Fledermäuse. Die Maßnahme, mit Teilflächen südöstlich von Lötzbeuren und westlich von Raversbeuren, sieht die Entwicklung von baumhöhlenreichen Altbaumbeständen vor, die von einer alt- und moderholzreichen Strauchschicht begleitet werden. Neben den positiven Wirkungen der beschriebenen Maßnahme auf die Vogel- und Fledermausfauna, bedeutet der Verbleib von ausreichend Alt- und Moderholz in der Strauchschicht eine gute Deckung für die Wildkatze und wertet damit die im Kernlebensraum der Wildkatze befindliche Waldfläche auf.
Waldrandentwicklung (ca. 2,1 ha)	Parallel zur umverlegten B 327 ist auf einer Länge von 1.400 m die Unterpflanzung bestehender Waldbestände mit schattenverträglichen Gehölzen vorgesehen.
Entsiegelung und Aufforstung (ca. 1,5 ha)	Eine nördlich von Dickenschied gelegene Konversionsfläche wird entsiegelt und anschließend aufgeforstet.
Bachauenentfichtung (ca. 2,3 ha)	Die beiden Bachauenentfichtungen am Lommersbach und Waschbach sind Bestandteil des Kompensationskomplexes für die Eingriffe in Feuchtbiotope. Damit wird sich die Gewässerqualität verbessern und dort vorhandene Laichgewässer aufwerten, was sich positiv auf den Amphibienlebensraum auswirkt.
Entwicklung von 5 Laichgewässern am Waschbach (ca. 125 m <sup>2</sup> )	Im Zuge der Umverlegung der B 327 werden drei Amphibienlaichgewässer mittlerer bzw. geringer Bedeutung überschüttet. Zum Ausgleich dieses Eingriffes ist die Entwicklung von 5 Laichgewässern im Bereich des Waschbaches vorgesehen.

Maßnahmebezeichnung	Zweck
Gewässerrandstreifen (ca. 0,21 ha)	Entlang des Wilmersbaches nördlich der Ortslage Hahn wird ein 5 bis 10 m breiter Gewässerrandstreifen entwickelt.
Sukzessionsflächen (ca. 0,2 ha)	Die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigt den Kernlebensraum sowie die vom Altlayer Bachtal zum Idarkopf gerichtete Migrationsachse der Wildkatze. Die zu entwickelnde Sukzessionsfläche liegt innerhalb des Migrationskorridores südöstlich von Lötzbeuren und soll diesen stärken.

Die Gesamtsumme der durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen belegten und zu entwickelnden Flächen beträgt über 193 ha. Der durch die Realisierung des Vorhabens verursachte Eingriff in Natur und Landschaft ist unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie nach Durchführung aller oben beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

### 2.1.2.3 Naturschutzfachliche Abwägung

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn ist ein unvermeidbarer, aber größtenteils ausgleichbarer und im Übrigen kompensierbarer Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 4 Abs. 1 LPflG. Die mit dem Ausbauvorhaben verfolgten öffentlichen Belange gehen den Belangen der Landespflege im Rang vor und entsprechen insbesondere der Zielsetzung der Raumordnung und Landesplanung. Der Standort Hahn ist das bedeutendste Konversionsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz.

Die Anforderungen an Natur und Landschaft ergeben sich aus § 1 Abs. 1 LPflG. Danach sind die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlagen des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern. Die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf diese Belange werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan<sup>19</sup> ausführlich dargestellt.

<sup>19</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band B 5

Aus den Unterlagen der Antragstellerin (hier insbesondere Unterlagen B3, B5 und C16) ergibt sich zudem, dass die durch die beabsichtigte Verlängerung der Start- und Landebahn einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen verursachten Beeinträchtigungen

- die verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 5 LPflG und
- die forstrechtlichen Eingriffe nach § 14 Abs. 2 LWaldG

kompensiert werden. Die landespflegerischen Auflagen ordnen z. T. multifunktionale Sicherungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an.

Die Kompensationsmaßnahmen werden unter der Aufsicht einer ökologischen Baubegleitung zeitnah zu dem Eingriff ausgeführt. Sie enden nicht mit der technischen Ausführung der jeweiligen Maßnahme, sondern erst, wenn die Kompensationsmaßnahme ihre volle ökologische Wirksamkeit entfaltet. Aus diesem Grund wird für alle Maßnahmen ein ausreichendes und langfristiges Monitoring durchgeführt<sup>20</sup>.

### **2.1.3 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile**

Die Umwelt und ihre Bestandteile sind in den Planunterlagen mehrfach beschrieben (z. B. Unterlage B 5, Landschaftspflegerischer Begleitplan und Unterlage C 18, Umweltverträglichkeitsstudie). Vor allem die Umweltverträglichkeitsstudie hat bei der jeweiligen Schutzgutbetrachtung eine Bestandserfassung und -bewertung vorgenommen (Teil III, Kapitel 1 bis 6). Eine übersichtliche textliche Darstellung befindet sich im Teil IV unter Kapitel 3.1 (Seiten 219 ff.). Dort wird zu den Bereichen Tiere und Pflanzen, Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer, Klima/Luft und Landschaft eine prägnante Darstellung der im Vorhabensbereich angetroffenen Umwelt und ihrer Bestandteile vorgenommen. Weitere Darstellungen sind in den Plänen C 18 III-1, C 18 III-3, C 18 III-5, C 18 III-7, C 18 III-9 und C 18 III-11 enthalten.

### **2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens**

Die zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens sind ebenfalls in dem Band C 18, Umweltverträglichkeitsstudie, ausführlich beschrieben. So werden in Teil II die auf das Schutzgut „Menschen“ und in Teil III die naturbezogenen Schutzgüter jeweils hinsichtlich der anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Verlängerung der Start- und Landebahn einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen beschrieben.

Die baubedingten Auswirkungen wurden schutzgutübergreifend aufgeführt. Sie stellen sich im Ergebnis wie folgt dar:

Die baubedingten Projektwirkungen sind zeitlich befristet. Die Baustelleneinrichtungen befinden sich ausschließlich auf dem

<sup>20</sup> vgl. Kap. A.VI.2 dieses Beschlusses

anthropogen geprägten Flughafengelände. Die über die direkte Flächeninanspruchnahme des Straßenbaus hinausgehenden Baustraßen wurden in den anlagebedingten Umweltauswirkungen berücksichtigt.

Während der Bauphase nimmt aufgrund des Maschineneinsatzes die Verlärmung im Umfeld zu. Aufgrund der zeitlich begrenzten Beeinträchtigung und der Vorbelastung durch den Luft- und Straßenverkehr wird die baubedingte Verlärmung als nicht erheblich angesehen. Der zur Naherholung genutzte Wanderweg zwischen Büchenbeuren und Lötzbeuren wird während der Bauphase zeitweise unterbrochen.

Während der Bauphase ergeben sich temporäre lufthygienische Belastungen durch den Baustellenverkehr inkl. des Transports der Erdmassen, der sich jedoch vorwiegend auf das bereits vorbelastete Flughafengelände beschränkt. Die Schadstoffbelastung des Verkehrs ist zeitlich begrenzt und somit nicht nachhaltig.

Unter Zugrundelegung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind für das Schutzgut Pflanzen und Tiere sowie das Schutzgut Boden keine erheblichen baubedingten Umweltauswirkungen zu erwarten. Desgleichen lassen sich keine baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes beschreiben. Die Baustelleneinrichtungen führen auch nicht zum Verlust klimatisch wirksamer Waldflächen, so dass für das Klima keine erheblichen baubedingten Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

#### **2.1.5 Übersicht über die wichtigsten, von der Antragstellerin geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten**

Gemäß § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 UVPG müssen die Antragsunterlagen eine Übersicht über die die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten.

Die Varianten zur Verlängerung der Start- und Landebahn sind in den Planunterlagen der Antragstellerin ausführlich in Band A 3 dargestellt. Dabei wurden folgende Varianten der Verlängerung der Start- und Landebahn untersucht:

- Variante Nordost,
- Variante Südwest,
- symmetrische Verlängerung in nordöstlicher und südwestlicher Richtung, und
- asymmetrische Verlängerung in nordöstlicher und südwestlicher Richtung.

Hierbei sind auch die davon unmittelbar abhängigen Varianten zur Verlegung der B 327 geprüft worden.

Laut Antragsunterlagen kommt nach Abwägung aller maßgeblichen Belange für die Antragstellerin nur die Variante Südwest mit Verlegung der



B 327 in freier Streckenführung und über die Kreisstraße K 137/K 77 ernsthaft in Betracht.

Nur die Variante Südwest ermögliche es, den Startpunkt für einen Großteil (ca. 85 %) der Starts in Hauptbetriebsrichtung um ca. 1000 m vom heutigen Bahnende in Richtung Südwest zu verlegen und damit eine wichtige aktive Lärmschutzmaßnahme für die Gemeinde Hahn zu realisieren. Dem Schutzgut Mensch sei damit die höchste Priorität eingeräumt worden.

Dieses Ergebnis wurde im Raumordnerischen Entscheid der SGD Nord vom 25.02.03 bestätigt.

Auch die Planfeststellungsbehörde gelangt in ihrer Variantenprüfung (s. C. IV 3) zu der Auffassung, dass die Variante Südwest – auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen und hier besonders auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch – die am besten geeignete Variante darstellt.

Zwar stellt diese einen größeren Eingriff in den Waldbestand dar. Dieser Eingriff ist allerdings nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und der insoweit in Kapitel A verfügbaren Nebenbestimmungen vollständig kompensiert (s. C IV 7), so dass der Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsrelevanten und unzumutbaren Fluglärmimmissionen vorgeht.

Zumutbare alternative Lösungen zur Vermeidung der Eingriffe in Natur und Landschaft bestehen nicht.

#### **2.1.6 Hinweis auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind**

Erst im Anhörungsverfahren wurde im Eingriffsbereich das Vorhandensein einer Wochenstube der „Mopsfledermaus“ festgestellt. Die Antragstellerin hat daraufhin eine gutachterliche Untersuchung dieses in Rheinland-Pfalz sehr seltenen Vorkommens erstellen lassen und als „Ergänzung zur Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000“ (Band C 16) in das bereits laufende Anhörungsverfahren eingebracht. Diese Unterlage wurde den insoweit in ihren Zuständigkeitsbereichen berührten Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinen zur ergänzenden Stellungnahme überlassen.

Auch die wasserbautechnisch relevanten Maßnahmen im Quellbereich des Waschbachs bedurften im Anhörungsverfahren besonders intensiver Betrachtung durch die zuständigen Wasserbehörden. Hier sind zum einen Aufschüttungen zur Verlängerung der Start- und Landebahn wie auch die Führung der Trasse der verlegten B 327 vorgesehen. Nach intensiver Abstimmung und zusätzlicher, gutachterlicher Erläuterungen zu den im Einzelnen vorgesehenen technischen Maßnahmen wurde das wasserrechtliche Einvernehmen durch die SGD Nord erteilt.

#### **2.2 Behördliche Stellungnahmen**

Im Anhörungsverfahren wurden die Stellungnahmen aller in ihren Zuständigkeitsbereichen berührten Behörden eingeholt. Auch die in ihren

Belangen berührten Gebietskörperschaften, insbesondere der Ortsgemeinden rund um den Flughafen, wurden beteiligt. Diese haben sich zum Teil umfangreich schriftlich und auch im Erörterungstermin am 30.3.2004 zu den betroffenen Umweltbelangen geäußert.

### **2.3 Äußerungen der Öffentlichkeit**

#### **2.3.1 Anerkannte Naturschutzvereine**

Die anerkannten Naturschutzvereine wurden unter Übersendung von vollständigen Planunterlagen über das Vorhaben informiert. Sie haben im Rahmen ihres Beteiligungsrechts nach den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes zu der Gesamtplanung zum Teil umfangreiche Einwendungen erhoben, die sich vor allem gegen die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft und die Lärm- und Schadstoffbelastungen richteten. Die Naturschutzvereine haben ihre Bedenken im Erörterungstermin am 30.3.2004 ausführlich dargelegt und im Ergebnis aufrecht erhalten. Auch im Hinblick auf die nachträglich überlassene „Ergänzung zur Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000“ wurden umfangreiche Einwendungen erhoben, die im Ergebnis mit der vollständigen Ablehnung des Vorhabens enden.

Inhaltlich wurde zum Einen die fehlende Planungsrechtfertigung beanstandet, zum Anderen wurden insbesondere der zeitliche und räumliche Umfang der Bestandserfassungen, die wissenschaftliche Methodik der vorgenommenen Untersuchungen und die daraus für das Vorhaben gewonnenen Erkenntnisse abgelehnt.

#### **2.3.2 Übrige Öffentlichkeit**

Die im Übrigen beteiligten Personen haben sich vorwiegend gegen die Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesprochen. Des Weiteren wurden Gesichtspunkte der Erhaltung des Landschaftsbilds und Tourismusbelange vorgetragen.

### **2.4 Eigene Ermittlungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat alle eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen der Antragstellerin zur Abgabe einer Erwiderung vorgelegt. Die Äußerungen der Antragstellerin wurden fachlich und rechtlich geprüft und in die notwendige Abwägungsentscheidung einbezogen.

### 3. Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung nach § 12 UVPG

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einschließlich ihrer Wechselwirkungen und der dazu eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen einschließlich eigener Ermittlungen hat die Planfeststellungsbehörde eine Bewertung gemäß § 12 UVPG vorgenommen. Diese Bewertung dient zur Vorbereitung der Entscheidung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt in Vorbereitung der zu treffenden Abwägungsentscheidung getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen.

Die Untersuchungs- und Bewertungsmethoden der von der Antragstellerin vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und Technik und sind sachgerecht. Dies gilt auch für den Untersuchungsrahmen, die Auswahl der Untersuchungsgegenstände und die Erhebungstiefe. Die angewendete Methodik ist nicht zu beanstanden. Eine unter Umweltgesichtspunkten durchzuführende Alternativenprüfung wurde sowohl im Rahmen des Raumordnungsverfahrens als auch in Band A 3 (Vorhabenalternativen) der Antragsunterlage vorgenommen. Insgesamt gesehen sind die durch die beantragte Maßnahme verursachten Umweltauswirkungen wie folgt zu bewerten:

#### 3.1 Schutzgut Menschen

Relevante Veränderungen zwischen Ist-Situation einschließlich plangegebener Vorbelastung (Prognosenullfall) und Planungsfall ergeben sich im Wesentlichen aus der Zunahme nächtlicher Frachtflugbewegungen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut entstehen vorrangig aus den sich daraus ergebenden Fluglärmbelastungen.

Bei Vorhabensverwirklichung ist von der Isophone  $L_{eq(3),Tag} = 65$  dB(A) nur ein Wohngebäude in der Ortsgemeinde Hahn betroffen. Die Isophone  $L_{eq(3),Tag} = 62$  dB(A) betrifft ca. 30 Wohngebäude im südöstlichen Bereich von Hahn und vier Wohngebäude der Landespolizeischule. Durch die Kontur  $L_{eq(3),Tag} = 60$  dB(A) werden weitere Wohnhäuser in der Ortsgemeinde Hahn sowie dem Ortsteil Bahnhof-Hirschfeld erfasst, so dass insgesamt tagsüber mit ca. 350 in diesem Umfang durch Fluglärm Betroffenen zu rechnen ist. Die darüber hinausgehenden Tagesgrenzwerte für besonders schutzbedürftige Einrichtungen (Alten- bzw. Pflegeheime, Schulen und Kindergärten) werden bis auf die Bereiche der Landespolizeischule durchgehend unterschritten. An den dortigen Gebäuden ist bereits umfangreicher Schallschutz vorhanden, der jedoch nach Maßgabe der in diesem Beschluss konkretisierten Schutzziele zu überprüfen ist.

Von Fluglärm Auswirkungen im Nachtzeitraum sind insbesondere die Ortsteile Hahn, Bahnhof-Hirschfeld, Löffelscheid, Oberkleinich, Scheid, Belg und Würrich betroffen. Die höchsten Lärmpegel werden dabei in den Ortschaften Hahn, Oberkleinich, Löffelscheid, Scheid und Bahnhof-Hirschfeld entstehen. Etwa 600 Betroffene wohnen im Bereich des kritischen Toleranzwertes von  $L_{max} = 6 \times 75$  dB(A), ca. 1.500 innerhalb der Kontur des Präventivwertes  $L_{max} = 13 \times 68$  dB(A) bzw. des Dauerschallpegels  $L_{eq(3),Nacht} = 50$  dB(A) (jeweils außen). Auch werden im Nachtzeitraum die präventiven Richtwerte für besonders schutzbedürftige Einrichtungen (Alten- und Pflegeheime) in Buch, Mastershausen und Morbach geringfügig überschritten. Aufgrund des bestehenden Schallschutzprogramms wurden jedoch bereits in der Vergangenheit an etwa 600 Objekten Schallschutzmaßnahmen realisiert.

Die verschiedenen Wirkungen des Fluglärms auf den Menschen sowie das von der Planfeststellungsbehörde entwickelte Lärmschutzkonzept werden in Abschnitt C IV 8 ausführlich beschrieben. Da innerhalb der dort festgelegten Schutzgebiete von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch auszugehen ist, müssen Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Durch die verfügbaren Auflagen wird sichergestellt, dass die Schutzziele eingehalten werden und eine ungestörte Kommunikation sowie ein störungsfreier Schlaf gewährleistet sind. Insbesondere aber werden weder zur Tages- noch zur Nachtzeit Gesundheitsbeeinträchtigungen entstehen. Nicht zu vermeidende, unzumutbare Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche werden zudem entschädigt.

Die außerhalb der Schutzgebiete verbleibenden Fluglärmbeeinträchtigungen, liegen unterhalb der Zumutbarkeitsschwellen und beeinträchtigen das Schutzgut Mensch nicht erheblich.

Auswirkungen auf das Schutzgut aufgrund von Straßenverkehrslärm, Bodenlärm, Gesamtlärm und Schadstoffen wurden ebenfalls untersucht und im Rahmen des Schutzkonzeptes berücksichtigt. Im Ergebnis werden jedoch erhebliche Auswirkungen nicht entstehen. Es zeigt sich, dass die Beeinträchtigungen durch Fluglärmimmissionen eindeutig dominieren. Die aus dem Schutzkonzept resultierenden (passiven) Schutzmaßnahmen dienen allerdings auch einer Verminderung des Lärms durch andere Geräuschquellen.

Die Umgebung des Flughafens, insbesondere das unmittelbare Eingriffsgebiet im Südwesten, wird in ihrer Erholungsfunktion betroffen. Aufgrund der jahrzehntelangen Vorbelastung durch militärischen und zivilen Flugbetrieb und der geringen Erholungseignung im Nahbereich werden diese Betroffenheiten als nicht erheblich gewertet. Bereiche oder Einrichtungen mit besonderer Erholungsfunktion liegen außerhalb der maßgeblichen Lärmkonturen und werden daher in keiner relevanten Art und Weise beeinträchtigt. Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich für das Gebiet der Landespolizeischule, das im nördlichen Teil im Bereich des Sportplatzes durch den neuen Sicherheitszaun des Flughafens tangiert wird. Eine gravierende Nutzungseinschränkung ist hierdurch – ebenso wie durch Fluglärmimmissionen – jedoch nicht gegeben.

### 3.2 Tiere und Pflanzen

Das beantragte Vorhaben führt neben der Beanspruchung von Vegetationsbeständen zu einem nachhaltigen Verlust wertgebender Habitate für Vögel, Fledermäuse, Wildkatze und Amphibien. Die Flächeninanspruchnahme führt zum Verlust von ca. 1,3 ha gemäß § 24 LPflG geschützten Biotopen wie Quellbächen, Feuchtwiesen, bodensauren Magerrasen und Erlen-Sumpfwäldern. Darüber hinaus werden ca. 9 ha hoch bedeutsame Waldbiotope wie basenarme Buchenmischwälder bzw. Vorwald- und Waldmantelgehölze beansprucht.

Daneben gehen wertvolle Tierlebensräume verloren. In erster Linie sind hierbei typische Waldarten betroffen. Als Folge der Waldrodung ist mit dem Verlust von Bruthabitaten des Schwarzspechtes und des Waldkauzes zu rechnen. Die Beanspruchung eines Altbaumbestandes führt zum Verlust eines wertvollen Fledermauslebensraumes. In den alten Laubbaumbeständen östlich der K 137 ist mit dem Quartier- und Jagdgebietsverlust der geschützten Bechsteinfledermaus und dem Großen Mausohr bzw. der Zwergfledermaus und dem Braunen Langohr (Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie) zu rechnen. Insgesamt ist vom Verlust von ca. 12 ha bedeutsamen Fledermauslebensräumen auszugehen. Der beschriebene Quartier- und Jagdgebietsverlust ist somit als erheblich anzusehen. Die randliche Inanspruchnahme des Quellbereiches des Waschbaches hat den

Verlust von Sommerlebensräumen von Amphibien zur Folge. Darüber hinaus werden 3 Laichgewässer überplant.

Die sehr seltene, streng geschützte Wildkatze besitzt im Planungsraum einen bedeutenden Lebensraum. Neben der direkten Flächeninanspruchnahme des Flughafens ist in Folge der Aufwuchsbeschränkungen mit einer strukturellen Lebensraumveränderung zu rechnen. Im Zuge der Realisierung des Vorhabens werden ca. 83 ha Kernlebensraumfläche beansprucht. Hierbei können die Rodungs- und Aufwuchsbeschränkungsflächen perspektivisch von der Wildkatze wieder genutzt werden. Durch den Erhalt eines mindestens 200 m breiten Waldstreifens kann der Biotopverbund westlich der zu verlegenden B 327 für die Wildkatze, für Vögel und Fledermäuse aufrecht erhalten werden. Zudem wird die alte B 327 abgehängt, womit eine weitere Zerschneidung und Verlärmung bedeutsamer Tierlebensräume entfällt.

Betriebsbedingte Auswirkungen lassen sich in erster Linie für das neue Teilstück der B 327 beschreiben. Neben der Verlärmung von Fledermaus- und Vogellebensräumen ist mit der erhöhten Kollisionsgefahr für Vögel, Fledermäuse und die Wildkatze zu rechnen. Darüber hinaus führen die Schadstoffeinträge aus dem Kfz-Verkehr zu Beeinträchtigungen von naturnahen Waldbeständen und eines Quellbereiches. Die genannten erheblichen Auswirkungen werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Maßnahmen kompensiert.

### 3.3 Boden

Beeinträchtigungen des Bodens ergeben sich hauptsächlich aus dem Flächenverbrauch. Neben der Vollversiegelung von ca. 10,8 ha werden ca. 4,8 ha teilversiegelt. Darüber hinaus kommt es zu großflächigen Überformungen gewachsenen Bodens (ca. 32 ha). Im Gegensatz zur Versiegelung, die mit einem Totalverlust aller Bodenfunktionen gleichzusetzen ist, besitzen die überformten Böden eine gewisse Regenerationspotenz. Sowohl die Versiegelung als auch die Überformung werden als erheblicher Verlust bzw. Beeinträchtigung angesehen und sind zu kompensieren. Betriebsbedingte Auswirkungen sind allein auf die Schadstoffeinträge entlang der zu verlegenden B 327 zurückzuführen.

### 3.4 Wasser

Neben der Vollversiegelung von ca. 10,8 ha werden ca. 4,8 ha teilversiegelt. Die versiegelte Fläche führt zum Verlust von ca. 10,8 ha Infiltrationsfläche zur Grundwasserregeneration. Dies wird als erheblicher, aber kompensierbarer Verlust eingeschätzt. Die überformten Flächen besitzen weiterhin Versickerungsfähigkeit. Im Zuge der aktuellen Planung wurde die Überschüttung der Quellbäche des Waschbaches nahezu vermieden. Nur in Randbereichen der Flughafenböschung ergeben sich kleinflächige Beanspruchungen dieses sehr hoch bedeutsamen Quellbereiches. Bei Realisierung der Vorfelderweiterungsfläche wird ein Graben mittlerer Bedeutung überschüttet. Die Beanspruchung beider Gewässer wird als erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt gewertet, der zu kompensieren ist. Betriebsbedingte Auswirkungen sind für die Quellbäche des Waschbaches zu erwarten. Für das Grundwasser sind aufgrund der geringen Verschmutzungsempfindlichkeit keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Sonstige Auswirkungen, insbesondere auf die Trinkwasserversorgung wurden durch die Nebenbestimmungen A IV Nr. 1.5 ausgeschlossen.

### 3.5 Klima/Luft

Das Bauvorhaben ist in einem Klimaraum vorgesehen, dem eine hohe lufthygienische Ausgleichsfunktion beigemessen wird. Betroffen sind ca. 91 ha Waldklimatope, die für die Frischluftregeneration und Luftreinhaltung eine entscheidende Funktion haben. Es sind großflächige Waldrodungen notwendig, die zum Verlust von bedeutenden Frischluftentstehungsflächen führen und als erheblicher Eingriff gewertet werden. Die klimatischen Änderungen werden nur auf den abzuholenden Flächen selbst zu spüren sein. Dort wird aus dem Waldklima ein Freilandklima. Die Änderungen nehmen mit zunehmender Entfernung von der Abholzung sehr rasch ab und zeigen keine Fernwirkung. Betriebsbedingte Auswirkungen für die funktional hochwertigen Waldklimatope entstehen lediglich aufgrund der Schadstoffeinträge der zu verlegenden B 327 in einem Belastungsband von 50 m. Die genannten erheblichen Auswirkungen werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen kompensiert.

### 3.6 Landschaft

Das Vorhaben greift im Wesentlichen in die Landschaftsbildeinheiten "Geschlossene Wälder auf der Hunsrückhochfläche" ein. Darüber hinaus sind Flächen des Flughafens betroffen, die eine hohe anthropogene Überprägung aufweisen. Der ca. 91 ha große Verlust der für das betroffene Landschaftsbild wertgebenden Struktur Wald wird als erheblicher Eingriff angesehen, der zu kompensieren ist. Aufgrund der nach der Realisierung des Bauvorhabens weiterhin gegebenen Lage in einem allseits abschirmenden Wald bleiben die Auswirkungen lokal beschränkt.

### 3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Die durch das beantragte Vorhaben auftretenden Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter beschränken sich im Wesentlichen auf ein prähistorisches Grabhügelfeld im Bereich der zukünftigen Rodungsflächen und auf historische Grenzsteine auf dem zukünftigen Flughafengelände. Unter Zugrundelegung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Hinzuziehung des Landesamtes für Denkmalpflege während der Bauausführung sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

### 3.8 Wechselwirkungen

Die durch das beantragte Vorhaben auftretenden Wechselwirkungen treten in Landschaftsteilen auf, in denen von einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge ökosystemarer Wechselwirkungen ausgegangen werden kann. Dies betrifft im Einzelnen

- Ursprungsgebiete und altholzreiche Wälder des Großbachtalsystems (Wackenbach, Großbach),
- Ursprungsgebiete, Kerbtäler und altholzreiche Wälder des Ahringsbachtalsystems (Waschbach, Lommersbach) sowie
- halboffene, durch Streuobstwiesen, Gehölze und (feuchtes) Grünland geprägte Kulturlandschaften.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sind damit in vielfacher Hinsicht betroffen. Die wesentlichen Auswirkungen wurden in III 7 der Umweltverträglichkeitsstudie behandelt (Insbesondere mit Hinweis auf Tabelle 7.1-1, „Hauptwechselwirkungen der Schutzgüter untereinander“ und 7.2-1, „Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander nach Realisierung des Vorhabens“).

#### **4. Umweltverträglichkeit des Vorhabens**

Die Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorgelegten Unterlagen und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse zu der Auffassung gelangt, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn zwar zum Teil erhebliche Eingriffe in die vor Ort vorhandene Natur und Landschaft mit sich bringt, dass aber unter Einbeziehung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen eine Umweltverträglichkeit gegeben ist.



## **IV. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **1. Planrechtfertigung**

Ein Vorhaben wie das vorliegende ist gerechtfertigt, wenn für dieses nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme folglich erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Die Dringlichkeit der der Planrechtfertigung zugrunde liegenden Ziele ist gleichzeitig Anhalt für die Gewichtung der in die spätere Abwägung einzubeziehenden Belange. Eine planerische Ermessensentscheidung trägt damit ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern ist im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter rechtfertigungsbedürftig.

#### **1.1 Inhalt der Planrechtfertigung**

Folglich stellt sich im vorliegenden Fall die Frage, ob das konkrete Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Dies erfordert eine Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften übereinstimmt, beispielsweise ob die Zulassung des Vorhabens im Allgemeinwohlinteresse erforderlich scheint. Eine ausdrückliche Regelung im LuftVG bezüglich der planrechtfertigenden Ziele existiert nicht. Hingegen ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, dass die Zulassung von Verkehrsflughäfen grundsätzlich gemeinnützig ist, weil sie bereits nach § 38 Abs. 2. Nr. 1 LuftVZO dem allgemeinen Verkehr der Zivilluftfahrt dienen sollen. Der Ausbau eines bereits im Betrieb befindlichen Flughafens kann aus Gründen der Sicherheit ebenso wie durch ein gesteigertes Verkehrsbedürfnis gerechtfertigt sein.

Weiterhin ist im Anwendungsbereich des § 8 Abs. 5 und 7 LuftVG die Planrechtfertigung höchststrichterlich anerkannt, wenn ein Änderungsvorhaben dazu dient, eine wirtschaftsschwache Region an den Luftverkehr anzuschließen und insoweit beabsichtigt ist, regionale Strukturhilfe zu leisten. Bereits eine alleinige Angebotsplanung kann dabei geeignet sein, das Vorhaben planerisch zu rechtfertigen<sup>21</sup>.

Die zutreffende Dimensionierung eines Flugplatzes ist dagegen keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung. Gleiches gilt für die Prüfung von Alternativstandorten.

#### **1.2 Notwendigkeit des Vorhabens**

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben in seinem Grunde und in seinem vollen Umfang gerechtfertigt und erforderlich ist.

Die beantragte Planung zielt darauf ab, sowohl den gegenwärtig bereits bestehenden als auch den künftigen und zu erwartenden Bedürfnissen des Luftverkehrs einschließlich seiner Sicherheit am Flughafen Frankfurt-Hahn Rechnung zu tragen. Ferner liegt sie im öffentlichen Interesse und stellt ein Kriterium der öffentlichen Daseinsvorsorge dar. Die beantragte Erweiterung des gemeinnützigen Flughafens Frankfurt-Hahn stellt ferner keine überwiegende Angebotsplanung dar.

Im Einzelnen:

<sup>21</sup> Vgl. BVerwG, Urteil v. 11. Juli 2001 (BVerwG 11 C 14.00)

## 1.2.1 Luftverkehrliche Faktoren

Die Antragstellerin sieht die Veranlassung des Vorhabens in

- der aktuellen Verkehrsentwicklung und der daraus resultierenden Luftverkehrsnachfrage am Flughafen Frankfurt-Hahn,
- der künftigen zu erwartenden Luftverkehrsnachfrage am Flughafen Frankfurt-Hahn,
- der angestrebten Anerkennung der Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn als Flughafensystem gemäß EU-Verordnung Nr. 2408/92.

Als Ziel der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn sieht sie insbesondere die Schaffung der Voraussetzungen, um die Nachfrage im Marktsegment der Lang- und Mittelstreckenfrachtverkehre bedienen zu können.

Anhand dieser Kriterien ist im folgenden die erforderliche Prüfung vorzunehmen.

### 1.2.1.1 Verkehrsentwicklung allgemein

Gemäß einseitiger Aussage vorliegender wissenschaftlicher Untersuchungen wird der Luftverkehr weiter an Bedeutung gewinnen und insgesamt einen deutlichen Anstieg der Flugbewegungszahlen im Passagier- wie im Frachtbereich aufweisen. Das Maß dieses Anstieges ist insbesondere bei Langzeitprognosen unterschiedlich und einzelnen Störfaktoren wie z. B. Terroranschlägen unterworfen, hingegen ist der geschilderte Trend eindeutig und widerspruchsfrei. Kurzzeitige Rückgänge des Verkehrs oder verringerte Wachstumsraten, beispielsweise durch Kriegsfolgen in den 90er Jahren, Wirtschaftskrisen oder die Lungenkrankheit SARS, können immer wieder kurz- bzw. mittelfristig Kompensierung finden.

### 1.2.1.2 Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn

Im folgenden ist anhand eines Prognoseergebnisses zu überprüfen, ob sich aus dieser allgemeinen und globalen Entwicklung ein gesteigertes, lokales Verkehrsbedürfnis für den Flughafen Frankfurt-Hahn ergeben wird.

Nach Auswertung der durch die Antragstellerin vorgelegten Prognose besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Zweifel daran, dass dieser Prognose plausible Annahmen zugrunde liegen und sie den wissenschaftlichen und rechtlichen Anforderungen entspricht. Die Aussagen ergehen widerspruchsfrei und in sich schlüssig.

Zwar enthält das Luftverkehrsrecht an dieser Stelle keine fachlichen und methodischen Vorgaben, eine Verkehrsprognose muss jedoch allgemein mit den im Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln und unter Beachtung der für die Verkehrsentwicklung erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet sein. Dazu gehört die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Prognosemethode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zugrunde liegenden Sachverhalts und das Vorliegen einer einleuchtenden Begründung der Ergebnisse<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Vgl. BVerwG, Urteil v. 27.10.1998 in BVerwGE 107, 313 (326)

Diese Voraussetzungen werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit der vorgelegten Verkehrsprognose ebenfalls zweifelsfrei erfüllt.

#### **1.2.1.2.1 Entwicklung der Passagierverkehre**

Insbesondere aufgrund der Einrichtung einer Drehscheibe durch die Ryanair auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn im Jahr 2002 ist die Entwicklung der Passagierzahlen bzw. -flugbewegungen aktuell stark progressiv. Das zu erwartende jährliche Passagieraufkommen liegt derzeit bei ca. 3 Mio.

Im Prognosenullfall bilden den Schwerpunkt weiterhin Low - Cost - Linienverkehre mit dem hierfür typischen Flugzeugmuster B737. Da dieses bei der bereits gegebenen Länge der Start- und Landebahn keinen Beschränkungen unterworfen ist, ergeben sich lediglich geringe Unterschiede zum Planungsfall. So steht der Prognosenullfall mit 4 Mio. Passagieren und 34 000 Flugbewegungen pro Jahr dem Planungsfall mit 4,2 Mio. Passagieren bzw. 35 000 Flugbewegungen gegenüber. Dieser Unterschied liegt begründet in der im Planungsfall zusätzlichen Möglichkeit, Ziele in Nord-Amerika und in der Karibik mit größeren Flugzeugmustern anzufliegen.

Wesentlicher bzw. das Vorhaben begründender Charakter entwickelt sich aus diesen Veränderungen dagegen nicht.

#### **1.2.1.2.2 Entwicklung der Frachtverkehre**

Gegenwärtig befindet sich der Flughafen Frankfurt-Hahn im Bereich der Frachtverkehre mit geflogener und getruckter Fracht an Position 4 unter den deutschen Flughäfen. Mit regelmäßigen Charter- und Linienflügen, am Flughafen angesiedelten Unternehmen und einem Umschlagzentrum ist der Bereich der Frachtverkehre bereits anfänglich und im Rahmen der bestehenden Infrastrukturmöglichkeiten entwickelt. Frachtflugzeuge wie die Typen DC10, AN12, AN 72 und Großraumfrachter wie B747 und AN124 stellen dabei gegenwärtig jährlich ca. 1200 Flugbewegungen dar.

Der Prognosenullfall weist demgegenüber eine Entwicklung auf 4000 Bewegungen im Nurfrachteinsatz aus, hiervon erfolgen 850 Bewegungen nachts. Dies kommt einem Umfang von 0,16 Mio. t. jährlich gleich. An dieser Stelle wird die Einschränkung der bestehenden Start- und Landebahn für die maßgeblichen Großflugzeuge deutlich, die sowohl bei einer Länge von 2445 m wie auch einer zukünftig ggf. möglichen von 3045 m Platz greift.

So liegt in beiden Fällen die Beschränkung des Nutzlastfaktors für Großflugzeuge weit über dem Bereich, der eine dauerhafte wirtschaftliche Bedienung

insbesondere im Interkontinentalverkehr ermöglichen könnte. Die Ansiedlung entsprechender Anbieter, inkl. einer eventuellen Verlagerung von Frachtlinien vom Flughafen Frankfurt auf den Flughafen Frankfurt – Hahn, wäre damit auszuschließen. Damit würde ein zentrales Geschäftsfeld des Flughafens unter Verzicht auf vollständiges Ausschöpfen des ansonsten gegebenen Potenzials nicht erreicht werden können. Gleichfalls unmöglich unter diesen Umständen wäre die Ansiedlung eines Integrators.

Im Planungsfall ergibt sich, anders als im Bereich des Passagierverkehrs, an dieser Stelle ein wesentlicher und begründender Gewinn aufgrund der beantragten Maßnahme, der mit der Verkehrsbedeutung des Flughafens in der Bedienung von Luftfrachtverkehren im 24-Stunden-Betrieb überein fällt und sich eindeutig mit den unter C IV 1.2.1 aufgeführten Zielen des Vorhabens deckt.

So ergibt sich aufgrund der Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3800 m nun die Möglichkeit, Langstreckenfrachtverkehre in wirtschaftlicher Form zu bedienen, ebenso wird hierdurch eine wesentliche Voraussetzung zur Ansiedlung eines Integrators geschaffen. Da wissenschaftliche Ansätze der vorliegenden Prognose nicht ermöglichen, die Wahrscheinlichkeit einer Integrator-Ansiedlung vorherzusagen, ist nachfolgend die Entwicklung beider möglichen Pfade zu betrachten.

Ohne Integrator-Ansiedlung ist von einem Wachstum des ausschließlichen Frachtverkehrs von jährlichen 13,6 % auszugehen, womit die Gesamtfracht im Jahr 2015 einen Wert von 0,80 Mio. t, hiervon 0,54 Mio. t geflogene Fracht erreicht. Dies wird durch 8000 Flugbewegungen dargestellt, hiervon erfolgen 1200 nachts. Das gegenüber dem Prognosenullfall zu beobachtende Bewegungsaufkommen vervielfacht sich damit, ebenso die Tonnageleistung.

Setzt man die mögliche Ansiedlung eines Integrators voraus, so werden für das Jahr 2015 im Nurfrachtverkehr 20000 Bewegungen prognostiziert, hiervon 12000 nachts. Dies entspricht einer Tonnageleistung von ca. 1 Mio. t Gesamtfracht, hiervon 0,71 t geflogene Fracht. Dies entspricht dem Vierfachen des Wertes des Prognosenullfalles und einem jährlichen Wachstum von 16,7%.

Hierdurch wird insgesamt deutlich, dass durch das beantragte Vorhaben zwar der Passagierverkehr nur in geringem Umfang gesteigert wird, dem Frachtverkehr hierdurch aber benötigte Impulse für eine sehr dynamische Entwicklung gegeben werden können. Auch ohne Ansiedlung eines Integrators, für die das Vorhaben eine der notwendigen Voraussetzungen schafft, ergibt sich eine wesentliche und das Vorhaben rechtfertigende Steigerung des Luftfrachtverkehrs. Insbesondere für die Flugbewegungen eines potenziellen Integrators,

aber auch für die ohne diesen Fall zu erwartenden Verkehre stellt der nächtliche Betrieb dabei eine Voraussetzung dar.

Basierend hierauf ist ferner festzuhalten, dass hinsichtlich des angestrebten Flughafensystems das Vorhaben ebenfalls eine weitere, notwendige Voraussetzung darstellen würde, indem es die Möglichkeit schafft, nächtliche Langstreckenfrachtverkehre abzuwickeln, die aufgrund einer etwaigen Nachtflugeinschränkung am Flughafen Frankfurt nicht verkehren könnten.

Daher ist festzustellen, dass zum Erreichen der unter C IV 1.2.1 genannten Ziele die beantragte Maßnahme eine unausweichliche Voraussetzung darstellt. Anderweitige technische Möglichkeiten, geschilderte Frachtverkehre ohne schädliche Zuladungsbeschränkung vom Flughafen Frankfurt-Hahn verkehren lassen zu können, werden nicht gesehen.

Der Umstand einer reinen oder auch nur überwiegenden Angebotsplanung ergibt sich dabei fraglos nicht, da bereits zum jetzigen Zeitpunkt vorhandene Verkehre klaren Bedarf an der beantragten Maßnahme deutlich machen. Diese vorhandenen Marktsegmente werden durch die Maßnahme gestärkt, hieran angrenzende hinzugewonnen, so dass sich durch das Vorhaben eine optimierte Nutzung des Flughafenpotenzials ergibt.

Des Weiteren dient die Verlängerung der Start- und Landebahn allgemein dem Sicherheitsinteresse des Luftverkehrs, indem sie für sämtliche Bewegungen zusätzlichen Raum gibt, insbesondere für Start- und Landevorgänge unter ungünstigen meteorologischen, technischen oder sonstigen Umständen.

### 1.2.2 Öffentliches Interesse

An der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Luftverkehrs als integralem Bestandteil des nationalen und internationalen Gesamtverkehrssystems besteht ein öffentliches Interesse.

Der Luftverkehr besitzt im modernen Gesamtverkehr eine eigenständige Funktion. Er stellt eine flexible, schnelle, sichere und zuverlässige Möglichkeit der Beförderung von Personen und Sachen dar und trägt damit den Verkehrsbedürfnissen der Wirtschaft und der Bevölkerung in hohem Maße Rechnung.

Im Bereich des Passagierbetriebs hat sich der Luftverkehr im Laufe der letzten Zeit als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Urlaubsverkehr innerhalb Europas entwickelt. Als Massenverkehrsmittel kann so einem größtmöglichen Personenkreis das Erreichen speziell von Urlaubszielen ermöglicht werden.

Ebenso spielt der Luftverkehr eine immer größer werdende Rolle bei dem Transport von Gütern. Insbesondere zeitkritische Transporte, leichtverderbliche und andere eilbedürftige Waren wie Ersatzteile für Hochtechnologieprodukte, Medikamente oder Hilfsgüter werden per Luftfracht befördert. Gleiches gilt für Groß- und Sperrfracht unter Zuhilfenahme entsprechender Großraumfrachtflugzeuge.

Die deutsche Volkswirtschaft wird daher durch den Luftverkehr in erheblicher Form beeinflusst.

Während in der Vergangenheit der Anteil des Luftverkehrs am Gesamtverkehr gegenüber anderen Trägern an Bedeutung gewinnen

konnte, erfolgte in den Jahren 2001 und später ein Rückgang. Dieser ist neben den Ereignissen im September 2001, der Lungenkrankheit SARS und dem Golfkrieg dem Umstand der wirtschaftlichen Stagnation Deutschlands und der problematischen Weltkonjunktur zu schulden<sup>23</sup>.

Dieser Abwärtstrend wurde jedoch ab 2003 wieder abgefangen und steht einem weiteren zu erwartenden Zuwachs im Jahre 2004 gegenüber.

Die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung, die der Luftverkehr als Transportmedium besitzt, zeigt sich ferner an Sekundäreffekten. So bringt der Betrieb eines Flughafens die Ansiedlung weiterer Unternehmen mit sich, die luftverkehrsspezifische Dienstleistungen erbringen oder aufgrund der Transportmöglichkeiten durch den Flughafen angezogen werden.

Dies ist mit signifikanten Arbeitsplatzeffekten verbunden. An deutschen Flughäfen waren im Jahr 1998 mehr als 145.000 Beschäftigte direkt vom Luftverkehr abhängig, wobei die Gesamtzahl der direkten, indirekten, induzierten und katalysierten Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs sich für 1998 auf ca. 630.000 Arbeitsplätze beläuft<sup>24</sup>. Andere Quellen gehen von ca. 250.000 direkten und 500.000 indirekt vom Luftverkehr abhängigen Beschäftigungsverhältnissen ohne Berücksichtigung der Tourismusbranche aus.<sup>25</sup>

Gemäß einer Studie hängen beispielsweise rund 110.000 Arbeitsplätze vom Flughafen Frankfurt ab, wobei auf eine Arbeitsstätte auf dem Flughafen 1,77 weitere Beschäftigte innerhalb Deutschlands entfallen<sup>26</sup>.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist insgesamt der Zusammenhang zwischen stärkerem Luftverkehr und Steigerung der Flughafenaktivität sowie signifikanten positiven Einflüssen auf Wirtschaft und Arbeitsmarkt hergestellt.

Dieser Zusammenhang greift ebenfalls im Rahmen der lokalen Anwendung auf den Flughafen Frankfurt-Hahn, der sich in den zurückliegenden Jahren jeweils oberhalb des bundesdeutschen Durchschnitts und des positiven Trends entwickeln konnte.

Folgerichtig steht das Vorhaben im Einklang mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms III Rheinland-Pfalz, die in den Regionalen Raumordnungsplänen Umsetzung finden.

Die durch die Antragstellerin vorgelegte Beschäftigungsprognose kennzeichnet zusätzlich die positive Arbeitsmarktentwicklung, welche durch den Flughafen induziert wird.

Insgesamt wird daher der Luftverkehr durch die beiden Komponenten „öffentliches Interesse“ und „individuelle Verkehrsansprüche“ gekennzeichnet, deren Erfüllung aufgrund ihrer großen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung dem Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge zuzurechnen ist.

Der Gesetzgeber hat in § 6 Abs. 3 LuftVG das erhebliche Gewicht des öffentlichen Interesses zum Ausdruck gebracht, indem er bei einer

<sup>23</sup> Vgl. ADV – Jahresbericht 2001, S. 6 f.

<sup>24</sup> Vgl. Flughafenkonzept der Bundesregierung, Stand 30.08.2000, S. 14 f.

<sup>25</sup> Vgl. Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin - Schönefeld, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Az 44/1-6441/1/101 v. 13.08.2004, S. 346

<sup>26</sup> Vgl. ebda, S. 346

unangemessenen Beeinträchtigung zwingend die Versagung der Genehmigung von Flughäfen des allgemeinen Verkehrs vorschreibt. Die in § 38 Abs. 2 LuftVZO vorgenommene Differenzierung von Flughäfen des allgemeinen Verkehrs und Sonderflughäfen unterstreicht, dass es bei den in § 6 Abs. 3 LuftVG gemeinten öffentlichen Interessen vornehmlich um öffentliche Verkehrsinteressen geht.

Unausweichlich benötigt der Luftverkehr zur Realisierung dieses Interesses aus technischen wie aus rechtlichen Gründen als Start- und Zielpunkt einen geeigneten Flugplatz. Damit ist Einrichtung und Betrieb von Flugplätzen ein zwingender Bestandteil des Luftverkehrs und daher auch der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der Umstand, dass der Luftverkehr zwangsläufig eine Reihe von negativen Folgen, insbesondere Lärm- und Umweltbelastungen, nach sich ziehen kann, steht der vorgenommenen Einordnung in den Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht entgegen. Die hier erforderliche sachgerechte Bewältigung und Abwägung entstehender Konflikte ist Aufgabe des jeweiligen luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Mit der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn wird der dargelegte Zuwachs an Luftverkehrsaufkommen ermöglicht, der auch unter diesem Aspekt aufgrund des gegebenen öffentlichen Interesses planrechtfertigenden Charakter besitzt.

Folgemaßnahmen dieser Verlängerung, insbesondere die Verlagerung der B 327, stehen in unmittelbarem Kausalzusammenhang zu derselben und sind – unabhängig von einer an anderer Stelle zu erfolgenden Alternativenprüfung und Abwägung – eine unvermeidbare Konsequenz im Sinne des § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG.

Gleiches gilt für die Schaffung des beantragten Vorfelds. Aufgrund des Wegfalls des bestehenden Vorfelds 1 durch die Überplanung mit einem Rollweg dient dieses lediglich dem Erhalt der bestehenden und benötigten Vorfeldkapazität.

Die Planrechtfertigung erstreckt sich damit auch auf diese Bereiche in uneingeschränkter Form.

### 1.3 Einwendungen

In Einwendungen wurde die Planrechtfertigung angezweifelt, da bereits gescheiterte Ansiedlungsversuche diverser Unternehmen deutlich gemacht hätten, dass kein echter Bedarf bestünde. Unternehmen würden eine fehlende Drehscheibenfunktion und ungünstige Wetterbedingungen feststellen, die Post AG würde einen Wechsel zum Flughafen Frankfurt-Hahn ablehnen. Der Flughafen sei lediglich in einer Größenordnung von 30.000 t jährlicher, nicht anschlussgebundener Fracht interessant. Ferner bestünde keine originäre Nachfrage nach Transportkapazität im Umfeld, der jetzige Ausbauzustand reiche für die Nachfrage von Betreibern von Frachtcharter- und Passagierverkehren aus. Diese Argumente sind zurückzuweisen. Antragsbegründend sind die laut vorliegender Prognose zu erwartenden Verkehre, nicht die gegenwärtigen oder zurückliegenden. Ferner stehen nicht erfolgreich verlaufenen Ansiedlungsversuchen erfolgreiche gegenüber, die dem Flughafen Frankfurt-Hahn bereits zu einer beachtlichen Marktposition verhelfen konnten. Der Bedarf findet hierdurch Beleg, ebenso wurde das genannte Kriterium von 30.000 t/a bereits in 2003 überschritten. Insbesondere belegt die Verkehrsprognose in schlüssiger Form das in Frage gestellte Aufkommen.

Wetterbedingungen stehen dem Luftverkehr auf dem Flughafen Frankfurt - Hahn, insbesondere auch aufgrund seiner betrieblichen Infrastruktur, nicht entgegen<sup>27</sup>. Das zu erwartende Luftfrachtpotenzial ist nicht allein an das unmittelbare Umland gebunden; insgesamt erbringt die Verkehrsprognose in hinreichender Form den Schluss, dass das den Ausbaubemühungen folgende Potenzial von dem Markt angenommen wird.

An anderer Stelle wurde vorgetragen, das prognostizierte Frachtaufkommen sei unrealistisch. Die Frachtgüter müssten größtenteils per Lkw antransportiert werden, da kein originäres Frachtaufkommen vorhanden sei. Die Verkehrsprognose weise eine zu geringe Zahl an Flugbewegungen mit großem Fluggerät aus und die Zahl der Flugbewegungen sei in Relation zu der Frachtmenge insgesamt zu gering.

Diese Argumente greifen nicht durch.

Die Verkehrsprognose wurde in wissenschaftlicher Form unter Einbeziehung anliegender Konkurrenzflughäfen erstellt und geht im Planungsfall im Jahre 2015 von einem Frachtaufkommen von insgesamt 1.010.000 t aus. Hiervon entfallen 208.000 t auf einen Integrator, dessen Ansiedlung jedoch nicht fest angenommen werden kann. Planrechtfertigung besteht hingegen bereits ohne diese Ansiedlung. Der Planungsfall weist für das Jahr 2015 einen Anteil der per Lkw beförderten Fracht von unter 30% aus. Es ist darauf hinzuweisen, dass das originäre Frachtaufkommen im Umland hier keinen maßgeblichen Faktor darstellt, da durch die grundsätzlich großräumig zu verstehenden Parameter des Luftfrachtverkehrs in Verbindung mit dem 24 h-Betrieb des Flughafens hier ein weit größeres Einzugsgebiet erreicht wird.

Im Passagierverkehr liegt der Anteil des großen Fluggerätes (MTOW über 120 t, AzB-Gruppen S3.2, S.6.1 bis S6.3 und S7) im Planungsfall 2015 bei nur 3%, wobei es sich um Interkontinental-Bewegungen handelt, die gegenüber dem Hauptgeschäftsfeld Low-Cost-Verkehr eine nur geringe Rolle spielen. Im Frachtverkehr liegt der Anteil des großen Fluggerätes im Planungsfall 2015 dagegen bei knapp 50%. Die unterstellte Ansiedlung eines Integrators, der zur Verteilung der Fracht vorwiegend kleines bis mittleres Gerät einsetzt, erklärt in überzeugender Form den verhältnismäßig hohen Anteil von knapp 40% kleinem Fluggerät an dieser Stelle.

Auch besteht im Verhältnis der Flugbewegungen zur Frachtmenge ein plausibler Zusammenhang. So weist die konventionelle Fracht ca. 62 t pro Bewegung aus, zum Einsatz kommen hier Geräte mit 90 t (MD11-F) bzw. ca. 50 t (A300F) Nutzlast. Auf Interkont-Verkehre entfallen 56 t pro Bewegung, die Nutzlast der Fluggeräte beträgt hier ca. 60 t (B767F) bzw. 90 t (MD11-F). Die Integratorfracht stellt sich dar mit ca. 9 t pro Bewegung, wobei das zum Einsatz kommende Gerät Nutzlasten von ca. 6 bis 9 t (ATR 42/72), 11 t (BAe 146-300) und 33 t (B757) besitzt.

An anderer Stelle wurde eine Verkehrsprognose für ein zukünftiges Flughafensystem gefordert und bemängelt, die Darstellung der Entlastungswirkung für den Rhein-Main-Raum fehle. Auch fehle ohne Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt eine Rechtfertigung für Nachtflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn.

Dem ist entgegenzuhalten, dass für die Verkehrsprognose kein Flughafensystem zu unterstellen war, dieses auch nicht Pfeiler der die Maßnahme rechtfertigenden Argumente ist. Für den Prognosehorizont 2015 wird in der Prognose unterstellt, dass am Flughafen Frankfurt keine geplanten Bewegungen zwischen 23:00 und 05:00 Uhr stattfinden.

<sup>27</sup> vgl. C IV 4.2



Die Darstellung der Entlastungswirkung ist hingegen nicht Aufgabe der Verkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt-Hahn, die den dortigen Nachtflug rechtfertigenden Gründe sind hinreichend dargelegt.

Weiterhin wurde vorgetragen, dass Erweiterungsmaßnahmen und Konkurrenzsituationen zu anderen Flughäfen, explizit hier auch am Flughafen Luxemburg zu berücksichtigen und darzustellen seien. Auch solle geprüft werden, ob für den Transport per Luftweg nicht Alternativen, z. B. der Seeweg, zur Verfügung stünden.

Die vollständige Konkurrenzsituation andernorts inkl. alternativer Verkehrszweige (Luft, Schiene, Straße) wurden hingegen bei dem Gutachten der Verkehrsprognose berücksichtigt, inkl. der bis zum Prognosehorizont realisierten Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen.

Hinsichtlich des Flughafens Luxemburg ist festzustellen, dass dieser aufgrund bestehender Nachtflugbeschränkungen und der weniger günstigen Lage zu den Luftfrachtaufkommensschwerpunkten Rhein-Ruhr, Frankfurt und Mittlerer Neckar deutlichen Wettbewerbsnachteilen unterliegt.

Die angeführten Argumente sind daher gegenstandslos.

Mit anderen Einwendungen wurde die Entwicklung des Passagierflugbetriebes laut Prognose bezweifelt, da die Fluggesellschaft Ryanair den Flugbetrieb eventuell würde einschränken oder einstellen müssen.

Dieses Argument ist nicht geeignet, in die Aussagen der wissenschaftlich fundierten Prognose einzugreifen. Zum Einen belegt die Verkehrsprognose eine dauerhafte Etablierung der Billigfluglinien am Markt, vor allem ist das Passagieraufkommen aber nicht Gegenstand der Antragsbegründung, sondern die Entwicklung des Luftfrachtsektors.

Laut einer weiteren Einwendung sei die in der Verkehrsprognose enthaltene Beschäftigungsprognose fehlerhaft, da sie Abwanderungen und Zerstörung von Arbeitsplätzen im Bereich der Erholung nicht berücksichtige.

Diesem Argument ist nicht zu folgen, da die Reduzierung von Arbeitsplätzen nicht substantiiert vorgetragen wird und die angeführte abstrakte Möglichkeit einer partiell negativen Beschäftigungsauswirkung in nicht genanntem Umfang nicht geeignet sein kann, die Darlegungen der Beschäftigungsprognose selber zu verkehren. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Ansicht, dass die positiven Beschäftigungseffekte eventuelle negative Folgen überwiegen werden, insgesamt negative Auswirkungen auf den Tourismus sind nicht zu erwarten. Ferner ist die Aussage laut der Beschäftigungsprognose an dieser Stelle kein selbständiger oder alleiniger Pfeiler der Planrechtfertigung.

Die geschilderten und weitere Einwendungen sind daher sämtlich zurückzuweisen.

## 2. Planungsleitsätze

Dem Antrag der FFHG stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Planerische Zielvorstellungen von durch das Ausbauvorhaben sonst berührten Rechtsmaterien gehen als zu berücksichtigende Belange in die Abwägung mit den übrigen Belangen einschließlich des öffentlichen Interesses am Luftverkehr ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

## 3. Planungsalternativen

### 3.1. Allgemeines

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH beantragt die Start- und Landebahnverlängerung um 1.360 m<sup>28</sup> in Richtung Südwest einschließlich Verlegung der B 327 in freier Trassenführung.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen einer Alternativenprüfung gehalten, diejenige Lösung für die Durchführung des Vorhabens zu finden, die private und öffentliche Belange am wenigsten beeinträchtigt, das Ziel jedoch – ggf. mit Abstrichen – verwirklicht<sup>29</sup>. Dieser Grundsatz der geringstmöglichen Beeinträchtigung bei optimaler Zielverwirklichung erfordert, mögliche Alternativen für die Verwirklichung des Vorhabens aufzuzeigen, miteinander zu vergleichen und schließlich diejenige Alternative zu finden, die das Ziel verwirklicht, aber private und öffentliche Interessen am geringsten beeinträchtigt<sup>30</sup>. Daher hat die Planfeststellungsbehörde nach gefestigter Rechtsprechung die Pflicht, neben der beantragten Planung auch Alternativen zu untersuchen und abzuwägen<sup>31</sup>. Die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, mehrere Planungsalternativen zu prüfen, folgt dem Abwägungsgebot. Für die Alternativenprüfung hat dies zunächst zur Folge, dass (nur) ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen in die Abwägung mit einbezogen werden müssen<sup>32</sup>. Für die Anforderung an die Alternativenprüfung im Einzelnen sind von der Rechtsprechung bislang keine durchgängigen Kriterien herausgearbeitet worden. Entscheidend ist letztlich der jeweilige Einzelfall. Anerkannt ist dabei aber, dass im jeweiligen Einzelfall darauf abzustellen ist, ob sich die Alternativlösung „ernsthaft anbietet“<sup>33</sup> oder sich „aufdrängt“<sup>34</sup>. Dies ist dann der Fall, wenn eine Alternativlösung nahe liegt, durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können<sup>35</sup>. Alternativlösungen liegen jedenfalls dann nahe, wenn bei gleicher oder annähernd gleicher Zielverwirklichung rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit vermieden werden können<sup>36</sup>. Verletzt ist das Abwägungsgebot im Sinne unzureichender Berücksichtigung, wenn „die Planungsbehörde eine von der

<sup>28</sup> Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die beiden Overruns und der Sicherheitsstreifen am südwestlichen Ende bereits in Landebahnqualität vorhanden sind und im Planungsfall betrieblich genutzt werden sollen.

<sup>29</sup> Schlarmann, DVBL 1992, S. 871

<sup>30</sup> Schlarmann a.a.O., S. 871

<sup>31</sup> z.B. BVerwG DVBl. 1969, 362; BVerwG DVBl. 1974, BVerwG DVBl. 1980, 123; OVG Münster BRS 36, 25

<sup>32</sup> Schlarmann a.a.O., S. 873

<sup>33</sup> BVerwG NJW 1986, 80, 81; BVerwG DVBl. 1987, 573, 583; BVerwG NVwZ 1989, 458, 460

<sup>34</sup> BVerwG UPR 1989, 273; „aufdrängt oder zumindest nahe liegt“; Hofmann/Grabherr; LuftVG § 6 Rd.Nr. 65 mwN

<sup>35</sup> BVerwG NJW 1986, 80, 81

<sup>36</sup> BVerwG DVBl. 1987, 573, 583

Sache her nahe liegende Alternativlösung verworfen hat, durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätte verwirklicht werden können<sup>37</sup>. Ob es solche Planungsalternativen im konkreten Fall gibt, hat die Planfeststellungsbehörde zu ermitteln. Dabei hat sie solche Alternativen besonders zu berücksichtigen, die von den Beteiligten im Planungsverfahren vorgeschlagen wurden<sup>38</sup>.

## 3.2. Alternativenprüfung

### 3.2.1. Standortalternativen

Ein alternativer Standort zur Verwirklichung des Ziels der Schaffung der Voraussetzungen, um die Nachfrage im Marktsegment der Lang- und Mittelstreckenfrachtverkehre bedienen zu können, kommt ernsthaft nicht in Betracht.

Da Flughäfen aufgrund ihrer Eigenart typischerweise nur im von Bebauung grundsätzlich freizuhaltenden Außenbereich angelegt werden können, würdè die Neuanlage an anderer Stelle insbesondere unter Berücksichtigung der durch Anlage verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft einen wesentlich größeren Eingriff als die hier beantragte Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahn bedeuten.

Auch sonstige bereits vorhandene Flugplätze in der Region scheiden als Standortalternativen aus, da keiner dieser Plätze auch nur annähernd über die am Flughafen Frankfurt-Hahn bereits vorhandene Infrastruktur verfügt. Der Ausbau anderer Flugplätze zur Verwirklichung des v.g. Ziels wäre nur mit erheblichem finanziellen Aufwand und wesentlich größeren Eingriffen in öffentliche und private Belange möglich. Daneben ist für die Planfeststellungsbehörde die Zielaussage des LEP III, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn (und damit keinen anderer Flugplatz der Region) als Personencharter- und Frachtflughafen ausgebaut werden soll, als Ziel der Raumordnung im Sinne des § 3 Nr. 2 Raumordnungsgesetz bindend.

### 3.2.2. Nullvariante

Die so genannte Nullvariante, d.h. das Nichtverlängern der Start- und Landebahn würde die Verwirklichung des o. g. Ziels unmöglich machen. Die Antragstellerin hat eine Untersuchung vorgelegt, die nachvollziehbar belegt, dass eine wirtschaftliche Bedienung von Lang- und Mittelstreckenverkehren unter den meteorologischen Bedingungen, wie sie am Flughafen Frankfurt-Hahn vorliegen, nur mit einer Startlaufstrecke von mindestens 3.800 m möglich ist. Damit ist selbst unter Ausnutzung der vorhandenen befestigten Fläche, d.h. durch die Einbeziehung der OVERRUNS die Start- und Landebahn auf maximal 3.045 m, die Verwirklichung des Ziels ohne Verlängerung der Start- und Landebahn nicht möglich.

Damit stünden nicht nur die wirtschaftlichen Perspektiven der Antragstellerin in Frage, auch der ansonsten strukturschwachen Region des Hunsrücks würde ein wichtiges Entwicklungspotential genommen, da alle bereits im

<sup>37</sup> BVerwGE 87, 166, 171

<sup>38</sup> BVerwG DVBl. 1989, 510, 511

Kapitel Planrechtfertigung beschriebenen positiven Effekte nicht eintreten könnten.

### **3.2.3. Verlängerung der Start- und Landebahn ohne Verlegung der B327**

Die maximal mögliche Länge der Start- und Landebahn ohne Verlegung der Bundesstraße B 327, d.h. innerhalb der beiden Verschwenkungen im Nordosten und Südwesten, beträgt 3.600 m. Auf Grund der Hindernissituation an den Bahnenenden kann diese Bahnlänge jedoch nicht vollständig als Startlaufstrecke genutzt werden. Die Startlaufstrecke (TORA) würde bei dieser Lösung

- 3.350 m für Betriebsrichtung 03 (Starts in Richtung Nordost) und
- 3.345 m für Betriebsrichtung 21 (Starts in Richtung Südwest)

betragen.

Das Ziel des Vorhabens, eine Startlaufstrecke von 3.800 m zu realisieren, wird damit nicht annähernd erreicht, so dass die Ausführungen zu Nr. 3.2.2. hier entsprechend gelten.

### **3.2.4. Beschreibung der übrigen Varianten**

Die Antragstellerin hat für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn weitere vier mögliche Varianten untersucht. Die Eckwerte des Variantenbündels werden gebildet durch die einseitige Verlängerung der Start- und Landebahn um ca. 760 m in Richtung Südwest (Variante Südwest) bzw. um ca. 760 m in Richtung Nordost (Variante Nordost). Darüber hinaus wurden eine symmetrische Variante (= Variante mit beidseitiger symmetrischer Verlängerung um 380 m) und eine asymmetrische Variante (= Variante mit 150 m Verlängerung nach Südwest und 610 m Verlängerung nach Nordost) betrachtet. Als Bestandteil der Variantenuntersuchung wurde auch die Verlegung der B 327 mit einbezogen. Hier kommt in Richtung Nordosten und Südwesten jeweils nur eine Untertunnelung des Flughafengeländes im Bereich der Start- und Landebahnverlängerung bzw. eine freie Streckenführung der B 327 parallel zum Flughafengelände bis zur Kreisstraße K 137/K 77 im Süden bzw. bis zur Landesstraße L 194 im Norden mit anschließendem Ausbau dieser Straßen bis zu den Einmündungen in die B 327 in Betracht.

Die vorgenannten Vorhabensalternativen wurden anhand von auswirkungsbezogenen Kriterien (Auswirkungen durch Lärm, Auswirkungen auf die Umwelt durch Flächenverbrauch, Erdmassenbewegungen, Konflikte mit Planungen Dritter), funktionalen Kriterien (kurze Rollwege, Gradient der Start- und Landebahn) sowie realisierbarkeitsbezogenen Kriterien (Realisierbarkeit des Vorhabens unter laufendem Betrieb, Durchführbarkeit der Erdbaumaßnahmen, Kosten) bewertet.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Vorgehensweise für nachvollziehbar und kommt ihrerseits zu folgender Bewertung:

### 3.2.5. Bewertung der Varianten

Sowohl für die Variante Nordost als auch für die asymmetrische Variante sprächen der wesentlich geringere Eingriff durch Rodung und Aufwuchsbeschränkung zur Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit. Diesem Vorteil gegenüber anderen Varianten sind insbesondere die erheblichen Auswirkungen auf die Ortslage Hahn durch Lärmeinwirkungen und Flächenmodellierung entgegenzuhalten.

Für die Herstellung der Oberfläche innerhalb des Streifens wären bei der Variante Nordost nach Berechnungen der Antragstellerin unter Berücksichtigung der maximalen Neigungstoleranzen gemäß ICAO Annex 14 ca. 1,7 Mio. m<sup>3</sup> Erdstoffe einzubauen. Etwa 1,6 Mio. m<sup>3</sup> wären abzugraben.

Die Auffüllungen erstreckten sich in massiver Weise auf die Talung nordöstlich der Ortsgemeinde Hahn. Die nordwestliche Kante des künftigen Flughafengeländes verlief in einer Höhe von etwa 470 m ü. NN. Dabei würde das Quellgebiet des Wilmersbaches im Maximum mit einer Höhe von etwa 20 m überschüttet. Dies beeinträchtigte Grundwasserneubildung und Quellschüttung auf rund 25 ha. Darüber hinaus gingen durch Aufschüttung und Abtragung über 50 ha Boden mit guten Speicher-, Puffer- und Transformationsvermögen verloren.

Die Böschung der Aufschüttung führte in etwa 25 bis 50 m Abstand nordöstlich an der Ortsgemeinde Hahn vorbei. Die Gesamtlänge der Böschung betrage ca. 600 m. Auf einer Länge von 450 m betrage die Höhe der Böschung mehr als 10 m. Im Fall der freien Streckenführung schmiegte sich die umgelegte Trasse der B 327 der Böschung an.

Unabhängig von einer möglichen landschaftsplanerischen Gestaltung würde die Aufschüttung als Halde wahrnehmbar sein, die das Landschaftsbild prägte. Besonders betroffen wäre hiervon die Wohnbebauung am nordöstlichen Rand der Ortsgemeinde Hahn. Der siedlungsnahe Freiraum würde in diesem Bereich überbaut. Die als historischer Kulturlandschaftsbereich anzusprechende Grünlandauwe des Wilmersbaches ginge verloren. Sichtachsen in Richtung Osten würden vollständig zerschnitten

Diese Überlegungen gelten für die asymmetrische Variante – in abgeschwächter, aber vergleichbarer Weise – entsprechend.

Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Nordost würde sich auch die Geometrie der Fluglärmisophonen in Richtung Nordost verlagern. Innerhalb des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq(3),Tag} = 65$  dB(A) befänden sich ausschließlich wohnbebaute Bereiche der Ortsgemeinde Hahn. Die Ortsgemeinde Hahn hat insgesamt 203 Einwohner. Da etwa die Hälfte der wohnbebauten Fläche innerhalb des  $L_{eq(3),Tag} = 65$  dB(A) liegt, wären ca. 100 Einwohner durch äquivalente Dauerschallpegel größer 65 dB(A) betroffen. Der äquivalente Dauerschallpegel  $L_{eq(3),Tag} = 65$  dB(A) entspricht nach aktueller Auffassung der Lärmmedizin einem kritischen Toleranzwert für erhebliche Belästigungen sowie einem Präventivwert zur Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden. Zudem wäre eine Nutzung der Außenwohnbereiche nicht mehr zumutbar. Insofern wären hier erhebliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu erwarten (s. Ausführungen in C. IV. 8, Lärmimmissionen)

Die Ortsgemeinde Hahn befände sich zudem fast vollständig innerhalb des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq(3),Tag} = 62 \text{ dB(A)}$ . Andere wohnbebaute Gebiete wären hiervon nicht betroffen. Nach Auffassung der Lärmmedizin ist ab einem  $L_{eq(3),Tag} = 62 \text{ dB(A)}$  mit erheblichen Belästigungen durch Fluglärm zu rechnen.

Einen geometrisch größeren Bereich überdeckte die Isophone des für den im Nachtzeitraum zu betrachtenden NAT-Kriteriums  $6 \times 75 \text{ dB(A)}$ . In Schlafräumen würden innerhalb dieses Bereiches bei gekipptem Fenster Maximalpegel von  $L_{max, 22-6h} = 6 \times 60 \text{ dB(A)}$  entstehen. Nach Auffassung der Lärmmedizin stellt das Kriterium  $6 \times 60 \text{ dB(A)}$  in Schlafräumen einen kritischen Toleranzwert dar, ab dessen Überschreitung Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind. Der gesamte wohnbebaute Bereich der Ortsgemeinde Hahn läge innerhalb dieses Isophonenbereiches. Zusätzlich befänden sich im Süden etwa zwei Drittel der Ortslage Oberkleinich (etwa 90 Einwohner), die Wohnbebauung am Bahnhof Hirschfeld (32 Einwohner) und im Norden der überwiegende Teil der Ortslage Löffelscheid (388 Einwohner) innerhalb des  $L_{max, 22-6h} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ . Die Maximalpegel in der Ortsgemeinde Hahn lägen jedoch, mit Ausnahme des Ortsteils Bahnhof Hirschfeld, deutlich höher als in den anderen Ortschaften. Insofern ergäbe sich in der Ortsgemeinde Hahn auch für die Maximalpegel am Tag und in der Nacht die höchste Betroffenheit.

Bei freier Streckenführung führte die B 327 anschmiegend an die Böschungskante der Aufschüttungsfläche im Abstand von z. T. weniger als 25 m tangential an den bebauten Bereichen der Ortsgemeinde Hahn vorbei. Auf der zur Wohnbebauung gegenüberliegenden Seite der B 327 befände sich die bis zu 20 m hohe Böschung der Aufschüttungsfläche, die den Verkehrslärm in Richtung Hahn reflektierte. Hierdurch läge eine Gesamtlärmbelastung vor, die das dortige Wohneigentum durch Umfang und Intensität der Lärmimmissionen schwer und unerträglich betreffen würde. Eine weitere bauliche Entwicklung der Ortsgemeinde wäre nahezu ausgeschlossen und damit die Zukunft des Ortes insgesamt gefährdet.

Auch diese Überlegungen gelten für die asymmetrische Variante entsprechend, während bei der Variante Südwest diese Auswirkungen in dieser Form nicht auftreten, da diese die Möglichkeit beinhaltet, kritische Lärmauswirkungen für die Ortslage Hahn zu vermeiden.

Dies kann dadurch erreicht werden, dass für Flugzeuge, die nicht die gesamte Länge der Start- und Landebahn als Startlaufstrecke benötigen, ein versetzter Startpunkt in Betriebsrichtung 21 eingeführt wird. Hierdurch können etwa 85 % der Startgeräusche in Richtung Südwest verlagert werden. Unterstellt man für die Variante Südwest ein Betriebsszenario mit einem um ca. 1.150 m in Betriebsrichtung 21 versetzten Startpunkt, so ergibt sich im Vergleich zur Variante Nordost und zur asymmetrischen Variante eine erhebliche Reduzierung der Lärmauswirkungen in Hahn.

Wohnbebaute Bereiche der Ortsgemeinde Hahn befinden sich bis auf zwei Ausnahmen nicht mehr innerhalb des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq(3),Tag} = 65 \text{ dB(A)}$ . Der äquivalente Dauerschallpegel  $L_{eq(3),Tag} = 62 \text{ dB(A)}$  überdeckt nur noch einen sehr schmalen Randbereich der Wohnbebauung. Davon sind noch lediglich etwa 60 Einwohner betroffen. Der Vorsorgewert zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm wäre damit im

überwiegenden Teil von Hahn eingehalten. Insgesamt würde die Dauerbelastung am Tag und in der Nacht deutlich reduziert.

Für das NAT-Kriterium  $6 \times 75$  dB(A) ergeben sich keine spürbaren Änderungen, soweit die Betriebsrichtungsverteilung 100:100 zugrunde gelegt wird. Legt man statt dessen die reale Betriebsrichtungsverteilung (75 % der Flugbewegungen für Betriebsrichtung 21, 25 % der Flugbewegungen für Betriebsrichtung 03) zugrunde, liegt Hahn nur noch zum geringen Teil innerhalb dieser Maximalpegel-Isophone. In Hahn ist dann lediglich ein dem Flughafen zugewandter schmaler Randstreifen durch Maximalpegel von mehr als  $6 \times 75$  dB(A) belastet. Auch in der Ortslage Löffelscheid verläuft diese Isophone etwas schmaler, als bei Zugrundelegung einer Betriebsrichtungsverteilung von 100:100. Insofern führt Variante Südwest mit versetzten Startpunkten in der Ortslage Hahn auch nachts zu erheblichen, spürbaren Lärminderungen.

Im Fall der Führung der B 327 in einem Tunnelbauwerk sind die zu erwartenden Auswirkungen durch Straßenverkehrslärm im Vergleich zur heutigen Situation unerheblich.

Auch bei freier Streckenführung der B 327 sind Lärmauswirkungen auf wohnbebaute Gebiete nicht zu erwarten. Die nächsten wohnbebauten Bereiche befinden sich in mehr als 1.200 m Entfernung (Lötzbeuren, Büchenbeuren).

Auch die symmetrische Variante bietet die Möglichkeit, versetzte Startpunkte einzuführen, wenngleich die Entlastung für die Ortslage Hahn etwas geringer ausfallen würde als bei der Südwest-Variante.

Auch aus anderen Gründen muss der Südwest-Variante im Vergleich zur symmetrischen Variante aber der Vorzug gegeben werden:

Das Kostenkriterium spricht gegen die symmetrische Variante, da allein durch den Erdbau etwa 10-15 Mio. € höhere Kosten verursacht werden, als bei den anderen Varianten. Ebenso spricht das Kriterium der Realisierbarkeit unter laufendem Betrieb gegen die Variante, da eine beidseitige Verlegung der Anlagen des ILS und der Befuerung zu erheblicheren Einschränkungen des Flugbetriebs – und damit der Bedienbarkeit im Rahmen der Betriebspflicht – führt, als eine einseitige Verlängerung. Auch hierdurch würden zusätzliche Kosten entstehen.

Das Kriterium der Auswirkungen durch Erdbau spricht gegen die Variante, da auch bei einer symmetrischen Verlängerung die haldenartigen Aufschüttungen im Nordosten das Landschaftsbild prägen und siedlungsnahen Freiraum der Ortsgemeinde Hahn sowie einen historischen Kulturlandschaftsbereich überbauen.

Bei freier Streckenführung der beidseitig verlegten B 327 (im Südwesten über K 137, im Nordosten über L 194) führt die Variante zum höchsten Flächenverbrauch überhaupt. Bei Verlegung im Tunnel unterscheidet sich die Variante nicht von den anderen Varianten mit Tunnellösungen. Hinsichtlich der Qualität des Flächenverbrauchs werden durch die symmetrische Variante die gleichen ökologisch wertvollen Flächen beansprucht, wie bei der einseitigen Verlängerung Richtung Nordost. Zusätzlich werden Waldflächen im Südwesten in Anspruch genommen.

Die vorgenannten Überlegungen lassen die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangen, dass die Variante Südwest die am besten geeignete Variante zum Erreichen des Ziels einer Startlaufstrecke von 3.800 m ist. Zwar stellt diese Variante einen größeren Eingriff in den Waldbestand dar, der – wie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens herausstellte – auch nach der FFH-Richtlinie geschützte Arten betrifft. Dieser Eingriff ist allerdings nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und der insoweit in Kapitel A verfügbaren Nebenbestimmungen vollständig kompensiert (s. C. IV. 7.), so dass der Schutz der Bevölkerung gemäß Art. 2 Abs. 2 GG vor gesundheitsrelevanten und unzumutbaren Fluglärmimmissionen vorgeht.

Zu dieser Auffassung ist bereits die SGD Nord in ihrem Raumordnerischen Entscheid vom 25.02.2003 gelangt. Darin wird ausgeführt, dass die Verlegung der B 327 in Form der freien Streckenführung über die K 137/K 77 bis zur B 50 als Folgemaßnahme der Realisierung der Variante Südwest den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die übrigen Trassenvarianten zur Verlängerung der Start- und Landebahn entsprächen danach nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

### **3.2.6. Abwägung zwischen freier Streckenführung und Tunnellösung**

Nach der Entscheidung für die Verlängerung der Start- und Landebahn in südwestlicher Richtung kommen für die erforderliche Verlegung der B 327 zwei Varianten in Betracht:

- Neutrassierung der B 327 (Länge ca. 1.500 m) ab Höhe der heutigen Schwelle 03 parallel zur Start- und Landebahn bis zur K 137, Ausbau der K 137 auf RQ 10,5 bis zur Einbindung in den bestehenden Verlauf der B 327 (Länge ca. 800 m);
- ein Tunnelbauwerk (Länge ca. 600 m zzgl. 100 m Trog), das die Start- und Landebahn unter Beibehaltung der vorhandenen Trassenführung im verlängerten Bereich kreuzt.

Mit der Wahl der freien Streckenführung sind gegenüber der Tunnelvariante unzweifelhaft größere Einschnitte in Natur und Landschaft verbunden. Aus Lärmschutzgründen ist die Tunnellösung jedoch nicht erforderlich, da selbst die strengsten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung sicher eingehalten werden.

Der als ökologisch günstigere Alternative in Betracht kommende Bau eines Tunnels ist allerdings mit Mehrkosten in zweistelliger Millionenhöhe verbunden.

Nach Berechnungen der Vorhabensträgerin betragen die Gesamtkosten der Südwestvariante bei freier Streckenführung der B 327 19,3 Mio. €. Dem stehen Kosten bei der Führung der B 327 in einem Tunnelbauwerk von 29,5 Mio. € gegenüber. Dieser Differenzbetrag von 10,2 Mio. € würde durch die höheren Unterhaltungskosten eines Tunnelbauwerks noch bei weitem überschritten.



Im Erörterungstermin wurde vom Landesbetrieb Strassen und Verkehr Bad Kreuznach bestätigt, dass die Kosten für ein Tunnelbauwerk die Kosten für die freie Streckenführung um den Faktor acht überträfen.

Darüber hinaus muss beachtet werden, dass nach den schweren Brandkatastrophen im Mont-Blanc-, Tauern- und Gotthardtunnel die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) überarbeitet wurden. Nach der neu beschlossenen RABT 2003

- wird eine Verkehrsdatenerfassung bereits ab einer Tunnellänge von 400 m statt bisher ab einer Tunnellänge von mehr als 2.000 m vorgesehen;
- wird die Tunnellänge, ab der Notausgänge erforderlich werden von 700 m auf 400 m reduziert;
- wird die Breite von Rettungswegen von 1,5 m auf 2,25 m erhöht;
- werden alle Tunnel unabhängig von den baulichen und örtlichen Gegebenheiten mit Funkanlagen ausgestattet;
- werden Löschwasserleitungen bereits ab einer Tunnellänge von 400 m statt bisher 1.050 m installiert;
- sichern bei Tunneln mit einer Länge von mehr als 400 m Sperrschranken, die im Brandfall automatisch schließen, dass kein zusätzlicher Verkehr in den Tunnel einfährt.

Neben diesen exemplarisch aufgeführten technischen Neuerungen wurden auch die organisatorischen Anforderungen an die Tunnelbetreiber durch die RABT 2003 deutlich erhöht. So ist die Tunnelüberwachung, die Störungsbeseitigung und Instandhaltung der Tunnelanlagen einer Tunnelleitzentrale zu übertragen. Von dort aus müssen durch die Betreiber mindestens die Steuerung von Lüftung und Beleuchtung, die Tunnelsperrung sowie zur Information und Warnung der Tunnelnutzer, Durchsagen über Lautsprecher und im Verkehrsfunk ermöglicht werden. Ferner ist sicherzustellen, dass hier auch die Notrufe und die Videoüberwachung auflaufen und diese Stelle ständig 24 Stunden rund um die Uhr besetzt ist.

All diese Maßnahmen führen zu einer erheblichen Steigerung der oben schon beschriebenen Mehrkosten einer Tunnelösung.

Im Übrigen ist die Bauzeit eines Tunnelbauwerks und die damit verbundenen Beeinträchtigung für die Umgebung länger anzusetzen als die einer freien Streckenführung.

Da das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, zu den öffentlichen Belangen gehört, denen in der Abwägung Rechnung zu tragen ist<sup>39</sup>, muss mit Blick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vorliegend die Tunnelvariante verworfen werden.

Dies gilt insbesondere unter Beachtung der Tatsache, dass die Eingriffe in Natur und Umwelt unter Einbeziehung der vorgesehenen Ausgleichs- und

<sup>39</sup> BVerwG, Urteil vom 09.11.2000 (4 A 51/98) m.w.N.

---

Ersatzmaßnahmen und der insoweit in Kapitel A verfüigten Nebenbestimmungen vollständig kompensiert sind (s. C. IV. 7).

### **3.3. Einwendungen**

Es wurde eingewendet, die Alternativenprüfung sei zielgerichtet auf das Ergebnis „Variante Südwest“ durchgeführt worden. Dies muss als unbegründet zurückgewiesen werden, da, wie oben gezeigt, anhand von auswirkungsbezogenen, funktionalen sowie realisierbarkeitsbezogenen Kriterien verschiedene Varianten geprüft und bewertet wurden. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, dass sich eine andere als die Südwest-Variante als die Bessere aufdrängt.

#### 4. Eignung des Geländes

Voraussetzung für die Planfeststellung ist die zwecks Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderliche Eignung des Flughafengeländes. Diese Voraussetzung ist einer Abwägung der Genehmigungsbehörde nicht zugänglich, so dass hier kein Beurteilungsspielraum gegeben ist. Ein Gelände ist ungeeignet und seine Genehmigung als Flugplatz nicht möglich, falls durch seine Beschaffenheit die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne von § 29 Abs. 1 S. 1 LuftVG gefährdet wird. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lässt es dabei zu, gegebenenfalls die Regelung von technischen Einzelheiten des Vorhabens der späteren Ausführungsplanung vorzubehalten.<sup>40</sup>

Bei der Prüfung dieser Frage stehen demnach flugtechnische Gesichtspunkte im Vordergrund, wobei im vorliegenden Fall ferner darauf hinzuweisen ist, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn bereits in verschiedenen Formen nunmehr seit Jahrzehnten im militärischen bzw. im zivilen Luftverkehr betrieben wird. Aspekte der Neueinrichtung, die an dieser Stelle prüfenswert für eine Flugplatzneuanlage erscheinen würden, insbesondere hier die Fragen der verkehrlichen Erschließungsmöglichkeiten des Geländes sowie Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung, entziehen sich aus diesem Grund im vorliegenden Fall der Notwendigkeit einer Prüfung im Sinne der Eignungsfrage. Hinsichtlich der die Lage des Flughafens zu betrachtenden Markt- bzw. Bedarfsfrage sei diesbezüglich auf die Planrechtfertigung verwiesen bzw. auf die dieser zugrunde liegenden Verkehrsprognose<sup>41</sup>.

So wird im folgenden im Schwerpunkt auf die die Luftverkehrssicherheit berührenden Eignungsaspekte abgestellt, damit vor allem auf die flugbetriebliche Infrastruktur, die Hindernisfreiheit, die klimatologische Eignung und das Vogelschlagrisiko.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung dieser Kriterien zu dem klaren Ergebnis, dass die Eignung des Geländes im Sinne des Vorhabens gegeben ist. Aspekte der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, stehen dem beantragten Vorhaben nicht entgegen.

Im Einzelnen:

##### 4.1 Baugrundeignung

Auf dem durch ein seitens der Antragstellerin in Auftrag gegebenes Gutachten untersuchten Gelände wurde ein sehr homogener Bodenaufbau mit insgesamt vier Schichten festgestellt: Oberboden, Verwitterungslehm, Felszersatz und angewitterter Felsbereich. Die Schichten des Verwitterungslehms und des Felszersatzes sind für die notwendigen Dammschüttungen geeignet. Der Felszersatzbereich kommt ferner als Gründungsebene in Frage.

Die im Untersuchungsgelände angetroffenen Böden sind für das Bauvorhaben damit generell technisch geeignet.

Der technischen Planung der Antragstellerin<sup>42</sup> ist ferner zu entnehmen, dass durch Bodenabtrag innerhalb des Plangebietes hinreichend Material für die erforderlichen Dammschüttungen gewonnen wird und sich Seitenentnahmen auf einen geringen Umfang beschränken.

Aufgrund dieser Daten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit insgesamt festzustellen, dass der Baugrund in dem für das Vorhaben zu betrachtenden Gebiet geeignet ist. Hinsichtlich der Erdmassenbilanz ist dabei festzuhalten, dass die

<sup>40</sup> Vgl. BVerwG, Urteil v. 05.03.1997 (Az 11 A 5.96)

<sup>41</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 1

<sup>42</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band B1

Differenz aus aufzubringendem und abzutragendem Erdreich – ca. 200 T m<sup>3</sup> – durch Anlieferung bzw. seitliche Entnahme dargestellt werden kann.

Bautechnische Belange stehen der beantragten Durchführung diesbezüglich nicht entgegen, wobei dem notwendigen Gedanken der Qualitätssicherung an dieser Stelle Rechnung getragen wird, indem durch den Gutachter formulierte, nachstehende Empfehlungen als Auflagen festgelegt werden (s. A. VI.):

- Bei Niederschlagsereignissen kann es aufgrund der Wasser- und Frostempfindlichkeit zu Aufweichungen und Vernässungen kommen. Das Planum ist daher bei den Erdarbeiten entsprechend zu schützen. Aufgeweichte oder vernässte Bereiche sind auszutauschen bzw. nachzubearbeiten.
- Der Oberboden ist getrennt abzutragen. Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor einer Beseitigung zu schützen. Der Oberboden ist daher, soweit bautechnisch möglich, vor Ort auf dem Flughafengelände umweltverträglich zwischen zu lagern und später wieder zu verwerten.
- Für eine Gründung des Dammes ist eine mindestens steife Konsistenz des Verwitterungslehms erforderlich. Ist diese Voraussetzung gegeben, kann die Dammschüttung erfolgen. Sollten im Dammsohlenbereich weiche und vernässte Stellen angetroffen werden, sind tiefer führende Maßnahmen oder eine Bodenverbesserung notwendig.
- Für den Tiefenbereich ab 0,5 m unter dem Planum bzw. der Gründungssohle ist ein Verformungsmodul von mindestens 45 MN/m<sup>2</sup> bzw. ein Verdichtungsgrad von mindestens 97% der Proctordichte erforderlich.
- Alle zum Einbau vorgesehenen Erdstoffe sind vor ihrem Einbau einer Eignungsprüfung zu unterziehen. Andernfalls sind von der Antragstellerin entsprechende Eignungsnachweise vorzulegen.
- Es sind ausschließlich unbelastete Böden einzubauen. Andernfalls ist eine Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden erforderlich.
- Sollte im Zuge der Aushubarbeiten ein von den Ausführungen im Baugrundgutachten abweichender Bodenaufbau festgestellt werden, ist ein Gutachter heranzuziehen.

#### 4.2 Flugklimatologische Eignung

Grundsätzlich sind die Kriterien der Wettersichtigkeit (Wolkenuntergrenzen, Sichtweite), und des Windes (Windaufkommen, Windrichtung) die an dieser Stelle dominanten und bezüglich der Flugsicherheit interessierenden Größen.

Insbesondere die Häufigkeit schlechter Sichten oder Nebel kann ein Flugplatzgelände für Sichtflug ungeeignet werden lassen. Aufgrund der heutzutage gegebenen technischen Möglichkeiten ist dieser Umstand für den Instrumentenflugverkehr jedoch weniger von Belang, da insbesondere bei Einsatz von CAT III-Verfahren auch unsichtiges Wetter Luftverkehr zulässt.

Der Luftverkehr auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn setzt sich nahezu vollständig aus Instrumentenflugverkehr zusammen, der auch im Focus des wirtschaftlichen Interesses des Flughafens liegt.

Ausgehend von dieser Betrachtung sowie aufgrund der umfangreichen, statistisch sicheren Datenbasis des durch die Antragstellerin vorgelegten flugklimatologischen Gutachtens ist folgendes festzustellen, veränderte flugklimatologische Umstände aufgrund der laut Planfeststellungsantrag vorzunehmenden Verlängerung der Start- und Landebahn sind dabei nicht zu erwarten. Dies wird auch durch den Teil 2 des durch die Antragstellerein vorgelegten Gutachtens hinreichend und zweifelsfrei verdeutlicht<sup>43</sup>.

#### 4.2.1 Windeinfluss

Windgeschwindigkeit und -richtung sind Parameter, die die Durchführung und Sicherheit des Luftverkehrs tangieren können. Während Wind aus der Start- und Landebahnrichtung den Start- bzw. Landevorgang unterstützt und damit positiven Sicherheitseinfluss besitzen kann, kann Querwind sicherheitsbeeinträchtigend wirken. Gleiches gilt für böige Winde. Aus diesem Grund ist eine Ausrichtung der Start- und Landebahn in die Hauptwindrichtung grundsätzlich empfehlenswert.

Durch das durch die Antragstellerin vorgelegte flugklimatologische Gutachten wurde dargestellt, welche Windwerte laut langjähriger Statistik auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn existieren und ob diese geeignet sind, den sicheren und regelmäßigen Betrieb zu beeinträchtigen.

Als Maß der Beeinträchtigung gilt dabei die laut ICAO Annex 14 geltende Annahme, dass Starts und Landungen bei zur Betriebsrichtung rechtwinkligen Querwindkomponenten von 10,3 m/s (20 kt) ausgeschlossen sind.

Die Analyse belegt, dass die – aufgrund der Topographie vorgegebene – Ausrichtung der Start- und Landebahn des Flughafens um 30 bis 60 Grad zu den absoluten Richtungsmaxima verdreht ist und damit nicht der optimalen Auslegung entspricht.

Die Häufigkeiten der auftretenden Windstärken, die o. g. Beeinträchtigung auslösen können, liegen jedoch mit unter 2 % in einem sehr untergeordneten Bereich. Stark- und Böenwinde stellen keine darüber hinausgehende Beeinträchtigung dar. Ein Benutzbarkeitsfaktor von über 98 % ist demzufolge anzunehmen. Die ICAO empfiehlt an dieser Stelle die Anlage von Start- und Landebahnen in der Form, dass der Benutzbarkeitsfaktor 95 % nicht unterschreitet. Dieser Empfehlung wird daher fraglos nachgekommen.

Damit ergibt sich aus der Betrachtung der Windverhältnisse am Flughafen Frankfurt-Hahn für die Planfeststellungsbehörde kein die Eignung des Geländes in Frage stellender Aspekt.

#### 4.2.2 Schlechtwettereinfluss

Die für Schlechtwetter flugtechnisch maßgeblichen Kriterien werden durch die Kombination der Höhe der Wolkenuntergrenze sowie der Bodensichtweite dargestellt, wobei insbesondere die Nebelkonstellation als negativ anzusehen ist.

Diese Kriterien sind insbesondere für Landevorgänge entscheidend, für Startvorgänge dagegen von geringerer Bedeutung.

Neben der Frage der Häufigkeit des Auftretens hier negativer Werte ist der Aspekt von Interesse, wie lange der Zeitraum solch negativer Werte anhalten kann.

<sup>43</sup> vgl. Flugklimatologisches Gutachten und Stellungnahme zu Auswirkungen auf das Lokalklima (Band C 12, Teil2)

Die entsprechende Datenkonstellation wird in dem durch die Antragstellerin vorgelegten flugklimatologischen Gutachten eingehend dargestellt und diskutiert. Es zeigt sich, dass mit CAT I- bzw. CAT II-Bedingungen ca. in 11,8 % bzw. 9,6 % aller Stunden zu rechnen ist, während CAT III-Bedingungen in ca. 2 % aller Stunden vorliegen können.

Je schlechter die Bedingungen, desto geringer ist dabei die Wahrscheinlichkeit einer längeren Andauer. So hält die zu etwa 2 % bzw. ca. 172 Stunden im Jahr gegebene Sichtweite von 200 m und weniger bis auf 0,5 % der Fälle durchgängig nicht länger als 12 Stunden an.

Die Planfeststellungsbehörde kommt hiervon ausgehend zu dem Ergebnis, dass sich aus diesen Daten kein die Eignung des Flughafengeländes in Frage stellender Umstand ergeben kann. So liegt zwar vor allem das Nebelaufkommen relativ hoch, durch die bereits derzeit und auch zukünftig eingesetzte Technik von Instrumentenanflügen bis zu CAT III b ist dieser Nachteil jedoch hinreichend kompensiert. Dies wird durch das bereits bestehende, regelmäßige und zeitlich zuverlässige Flugaufkommen bestätigt, ebenso durch die durch den Flughafen bereits erreichte Position am Markt.

#### 4.2.3 Temperatur und Luftdichte

Die Flugplatzbezugstemperatur ist definiert als das mittlere tägliche Maximum der Lufttemperatur des wärmsten Monats im Jahr und ergibt sich für den Flughafen Frankfurt-Hahn mit 22,2 °C. Diese Temperatur liegt der Dimensionierung der beantragten Maßnahme hinsichtlich der Leistungswerte der Flugzeuge und der hierauf aufbauenden, erforderlichen Länge der Betriebsstrecken zugrunde. Gleiches gilt für die Höhenlage und die sich hieraus ergebenden Luftdichte des Geländes, so dass sich aus diesem Aspekt kein die Eignungsfrage berührendes Kriterium ergeben kann.

Die flugklimatologischen Verhältnisse des Flugplatzes und seiner Umgebung begründen somit laut Auffassung der Planfeststellungsbehörde insgesamt keine Zweifel an der Eignung des Geländes.

#### 4.3 Hindernissituation

Die Hindernisfreiheit ist grundsätzlich nach Maßgabe des LuftVG sowie den einschlägigen Bestimmungen des ICAO-Regelwerks und den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb herzustellen.<sup>44</sup>

Die Antragstellerin hat die sich aus der o. g. Vorschriftenlage für den Planungsfall heute bestehenden Luftfahrthindernisse aufgenommen und in der Antragsunterlage dargestellt<sup>45</sup>.

Hieraus wird ersichtlich, dass für die geforderte Hindernisfreiheit im südwestlichen Bereich des Flughafens Hindernisbeseitigungsarbeiten, insbesondere umfangreiche Rodungsmaßnahmen durchzuführen sind.

Diese Maßnahmen sind zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs zwingend erforderlich. Die Durchführung dieser Maßnahmen stellt sicher, dass den Belangen

<sup>44</sup> Vgl. BMVBW, Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb, NfL I 328/01

<sup>45</sup> Vgl. Band A2, S. 43 sowie Band C14

der Flugsicherheit an dieser Stelle vollständig Rechnung getragen wird und sich somit kein Gefährdungs- oder anderer eignungsrelevanter Aspekt ergeben kann.

#### 4.4 Funktionalität der Flughafeninfrastruktur sowie der Flugsicherungs-einrichtungen

Basierend auf der Verkehrsprognose<sup>46</sup> in Verbindung mit der Funktionsfähigkeit<sup>47</sup> und Richtlinienkonformität<sup>48</sup> hat die Antragstellerin in überzeugender und widerspruchsfreier Art und Weise dargelegt, dass das System der beantragten flugtechnischen Infrastruktur dem Verkehrsbedürfnis entspricht und insgesamt die notwendige Verkehrskapazität ermöglicht.

So wird der laut Verkehrsprognose zu erwartende jährliche Verkehr bei weitem nicht das mögliche Mengen-Potenzial des Start- und Landebahn- bzw. Rollbahnsystems des Flughafens erreichen. Die Anzahl der Abstellpositionen ist insgesamt ausreichend bemessen. Auch hinsichtlich der Passagierterminal- und Frachthallenkapazitäten ist die Eignung fraglos festzustellen.

Die Flugsicherungsanlagen sind ausgelegt auf die Fähigkeit zu Instrumentenlandeverfahren nach CAT III b und damit nach größtmöglicher Präzision und Wetterunabhängigkeit. Die Konzeption wurde durch die Antragstellerin gutachtlich begleitet und uneingeschränkt bestätigt<sup>49</sup>.

Diese Auslegung der Infrastruktur deckt vollständig die Forderungen der bestehenden Vorschriften ab, wobei an folgenden Punkten Abweichungen bestehen bzw. Klärungsbedarf im Rahmen des Verfahrens bestand:

- Aufgrund der Reliefverhältnisse ergibt sich bereits für die bestehende Start- und Landebahn ein konvexer Gradientenverlauf, der Empfehlungen des ICAO Annex 14 für die Einsehbarkeit der Start- und Landebahn nicht vollständig entspricht. Diese besagen, dass eine ungehinderte Sichtlinie von jedem Punkt 3 m oberhalb der Start- und Landebahn zu allen anderen Punkten in 3 m Höhe über der Start- und Landebahn bestehen sollte. Durch die Verlängerung der Bahn verstärkt sich die bestehende, nicht der Empfehlung entsprechende Situation. Die Antragstellerin hat daher eine Untersuchung der durch die Bahnverlängerung betroffenen ILS-Komponenten (Localizer 21 und Gleitpfad 03) durchführen lassen<sup>50</sup>. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass genehmigungsfähige technische Lösungen bestehen, um die Start- und Landebahn auch nach der Verlängerung mit einem Instrumentenlandesystem der Kategorie CAT III b anzufliegen. Durch die DFS wurde ebenfalls bestätigt, dass unter den gegebenen Voraussetzung Belange der Flugsicherung nicht betroffen seien.<sup>51</sup> Auch führt die DFS an gleicher Stelle aus, dass unter gegebenen Voraussetzungen sicherer Flugbetrieb möglich ist. In Absprache mit der Genehmigungsbehörde wäre hier eine Lösung zu finden, ggf. auch eine Anpassung der Verfahren für Flugbetrieb unter eingeschränkten Sichtbedingungen.

<sup>46</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band C1

<sup>47</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band A 2

<sup>48</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band B1, Kap. 2

<sup>49</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band C11

<sup>50</sup> Vgl. ebda.

<sup>51</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band A2, Anhang: Schreiben der DFS v. 05.03.2003

Diesen Gedanken wurde in folgender Auflage Rechnung getragen (s. A VI):

- Vor Inbetriebnahme der Verlängerung der Start- und Landebahn ist durch die Vorhabensträgerin ein Konzept zu erstellen und der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. In diesem Konzept werden verbindliche betriebliche Regelungen zwecks Berücksichtigung des Wölbungsumstandes getroffen.

Die Eignung des Geländes aus dem geltend gemachten Grund ist somit nicht in Frage zu stellen, insbesondere auch ein Flugsicherheitsrisiko ist nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auszuschließen.

- Die Position des bestehenden Voreinflugzeichens (VEZ) der Betriebsrichtung 03 wird laut den Antragsunterlagen im Planungsfall beibehalten, womit sich der Abstand zwischen dem VEZ und der Schwelle der Landebahn 03 auf 6505 m reduziert. Indem diese Lösung beschritten wird, werden ansonsten notwendige Eingriffe und zusätzlicher Aufwand vermieden.  
Die Richtlinien der ICAO im Annex 10 empfehlen einen Differenzmindestwert von 6,5 km, womit die dargestellte Planung der Empfehlung entspricht.  
Eine interne Richtlinie der DFS sieht als Solldistanz grundsätzlich 7,2 km +/- 300 m vor. Dieser Wert wird durch die Planung nicht berücksichtigt, worauf die DFS mit Schreiben v. 06.03.2003 hinwies und deswegen die Zustimmung des BMVBW zu diesem Punkt einzuholen empfahl.<sup>52</sup> Am 22.10.04 erklärte die DFS gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass abweichend hiervon die DFS dem vorgesehenen Standort nach vorgenommener technischer Prüfung inzwischen zustimme, eine Zustimmung des BMVBW sei nicht erforderlich. Der Realisierung der Planung stehe daher nichts entgegen.
- Im Rahmen des Verfahrens wurde auf Anregung der DFS die Planung der Positionierung des LLZ 21 seitens der Antragstellerin abgeändert, um vollständige Konformität mit den Empfehlungen der ICAO herzustellen. Diese ist nunmehr gegeben.
- Hinsichtlich der seitlichen Entfernung des Gleitwegesendemastes zur Bahnachse entstand mit Schreiben der DFS vom 15.12.03 der Hinweis, dass der laut Planung beabsichtigte Standort nicht die Freihaltung der „Obstacle Free Zone“ (OFZ) für Luftfahrzeuge der Größenordnung Code Letter F gewährleiste. Um diese zu erreichen, müsse der seitliche Abstand von vorgesehenen 120 auf 126 m vergrößert werden.  
Mit Darstellung vom 14.06.04 bestätigte die Antragstellerin dagegen den vorgesehenen Standort des Sendemastes und führte aus, dass eine Vergrößerung des Abstands zur Bahnachse mit erheblichen Anpassungsarbeiten an dem Regenrückhaltebecken Waschbach verbunden sein würde. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die vorgelegte technische Begutachtung<sup>53</sup> diesen Standort als konfliktfrei möglich feststelle. Des Weiteren wurde der rechnerische Nachweis

<sup>52</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band A 2, Anhang

<sup>53</sup> vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 11



erbracht, dass das vorzusehende Senderelement in typischer Form nicht in die Innere Übergangsfläche und damit in die OFZ hineinstoßen werde.

Mit Schreiben vom 27.07.04 wies die DFS hierauf antwortend darauf hin, dass der Gleitwegsendemast so zu errichten sei, dass die Innere Übergangsfläche nicht durchdrungen werde.

Da dies technisch realisierbar, ebenso seitens der Antragstellerin auch vorgesehen ist, wird seitens der Planfeststellungsbehörde hier kein eignungsrelevanter Umstand festgestellt. Die Einhaltung des Kriteriums wird ferner in der späteren Ausführungsplanung Beleg finden.

- Die Schwelle der Landebahn 03 weist eine Position von 300 m innerhalb der Landebahn auf. Hierdurch erstreckt sich die aus Sicherheitsgründen auch von nur temporären Hindernissen freizuhaltende Anflugfläche auch auf Bereiche oberhalb der vorgesehenen Enteisungsfläche sowie der angrenzenden Rollzuewegung.  
Aus diesem Grunde ist seitens der Antragstellerin beabsichtigt, betriebliche Beschränkungen dahingehend einzusetzen, dass bei Betrieb der Landebahn 03 und bei anfliegendem Verkehr die Enteisungsfläche, welche lediglich für seltene Nachenteisungen genutzt werden wird, sowie weitere relevante Bereiche von rollenden Luftfahrzeugen freigehalten werden. Entsprechende Rollhalte werden vorgesehen, deren exakte Positionierung sich aus den Ausführungsplänen ergeben wird.  
Demnach ist eine eignungsrelevante Bedeutung, insbesondere auch im Sicherheitssinne, durch diesen Umstand auszuschließen. Folgende Auflage sichert dieses Ergebnis ab (s. A VI):
  - Vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn hat die Antragstellerin ein Konzept der betrieblichen Gestaltung der Rollweg- und Enteisungsflächennutzung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.
- Gemäß Schreiben der DFS vom 27.07.04 ist die Richtlinienkonformität der Befeuerung, der Markierung und der Beschilderung der Flugbetriebsflächen in Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Basierend auf dem jetzigen Abstraktionsniveau der Planungen ist von vollständiger Richtlinienkonformität auszugehen. Gleiches gilt für die Positionierung des MM03, des LLZ 21, des Ceilometers 03, des WD03, der Transmissiometer sowie des GP 03, deren Bemessung im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt.
- Der Standort des laut Antragsunterlagen zunächst vorgesehenen Anemometers erwies sich im weiteren Lauf des Verfahrens als nicht realisierbar. Aufgrund des Vorschlags eines Alternativstandortes durch die Antragstellerin mit Schreiben vom 17.09.04 erklärte die DFS mit Schreiben vom 24.09.04, dass dieser Standort keinen Bedenken begegne.

Mit Schreiben v. 11.10.04 erklärte der Deutsche Wetterdienst (DWD), dass gegen den nunmehr geplanten Standort unter bestimmten Voraussetzungen keine Bedenken bestünden. Diese Voraussetzungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde zur Auflage gemacht (s. A VI):

- Um eine ungestörte Anströmung des Anemometers zu erreichen, hat der Abstand zu dem dem Anemometer nächstgelegenen Hindernis das 15-fache der Höhe des Hindernisses zu betragen.
- Südlich des Standortes ist weiterer Erdabtrag nicht vorzunehmen.
- Vor Inbetriebnahme hat die Antragstellerin der Genehmigungsbehörde ein Betriebskonzept zur Zustimmung vorzulegen. Dieses Konzept regelt die möglichen Rollverkehre in der Nähe des Anemometers, um Messwertverfälschungen vorzubeugen und ist mit dem DWD abzustimmen.

Mit Schreiben vom 27.10.2004 teilte die DFS mit, dass gegen den neuen Standort des Anemometers 03 keine Einwendungen bestehen, wenn eine Tages- und Nachtkennzeichnung angebracht und eine Veröffentlichung als Luftfahrthindernis auf der Flugplatzkarte veranlasst werde. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde durch Auflage sichergestellt (s. A VI).

#### 4.5 Vogelschlagrisiko

Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs, für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt gemäß § 29 LuftVG sowie der sichere und ordnungsgemäße Betrieb des Flughafens gemäß § 45 LuftVZO muss auch auf die Verhütung von Schäden im Luftverkehr durch Vogelschlag ausgerichtet sein. Hierbei dominiert die Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen und Vögeln während aller Betriebsphasen.

Durch die Antragstellerin wurde in diesem Rahmen ein umfangreiches Vogelschlaggutachten vorgelegt<sup>54</sup>, welches die mit dem Flugbetrieb im Fall der Realisierung des Vorhabens verbundenen Risiken analysiert.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass davon auszugehen ist, dass zukünftig der Vogelschlag innerhalb des Flughafens Frankfurt-Hahn eine untergeordnete Rolle spielen wird. Diese Aussage ist an die Bedingung geknüpft, dass eine wirksame Bird Control, d.h. eine Überwachung des Vogelauftommens sowie die Entwicklung von Vergrämungsstrategien, verfügbar ist. Insgesamt wird das Vogelschlagrisiko durch den Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall als unverändert eingeschätzt. Es wird insgesamt von einem Vogelschlagrisiko weit unterhalb des an den bundesdeutschen Verkehrsflughäfen gegebenen Wertes ausgegangen.

Während der Bauphase ist von einer Verringerung des Risikos auszugehen, unmittelbar nach Inbetriebnahme aufgrund höheren Vogelauftommens auf neu gesäten bzw. gestalteten Flächen von einer vorübergehenden Erhöhung des Vogelschlagrisikos.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ergebnissen des Gutachtens in vollem Umfang an, wobei nachstehende Empfehlungen aus Gründen der Qualitätssicherung zur Auflage gemacht werden.<sup>55</sup>

- Erstellen eines Vogelvergrämungshandbuchs, basierend auf den Empfehlungen des vorgelegten Vogelschlaggutachtens des DAVVL e. V. Dieses ist der Genehmigungsbehörde vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn zwecks Zustimmung vorzulegen. Dieses Handbuch hat neben der

<sup>54</sup> Vgl. Planfeststellungsantrag, Band C 13

<sup>55</sup> Vgl. A VI 5

Umsetzung der Empfehlungen des Gutachtens den Empfehlungen des ICAO Annex 14, ICAO Airport Services Manual, Part 3 sowie den vom BMVBW herausgegebenen „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“ vollständig Rechnung zu tragen.

#### 4.6 Einwendungen zur Eignung

Die Einwendungen, Anregungen und Bedenken der Behörden und Träger öffentlicher Belange hatten im Wesentlichen folgendes zum Gegenstand:

Einzelne Einwendungen machten eine sehr ungünstige klimatische Lage des Flughafens Frankfurt-Hahn geltend.

Hierzu ist unter Hinweis auf die vorangegangene Darlegung festzustellen, dass die gesamten flugklimatologischen Bedingungen am Flughafen Frankfurt-Hahn einschlägigen Kriterien genügen und die Erfüllung von Sollvorgaben ermöglichen. Dies wird durch den bereits langjährigen betrieblichen Einsatz, insbesondere aber durch den heute planmäßigen, intensiven und stark expandierenden Flugverkehr belegt.

Es wurde angeregt, die Klimadaten des Flughafens Frankfurt-Hahn mit denen eines anderen (z.B. Frankfurt/Main) zu vergleichen.

Hierzu wurde seitens der Antragstellerin erwidert, dass ein Vergleich für den Flughafen Frankfurt/Main eine um etwa 60% geringere Anzahl von Nebeltagen zeige. Nach der Definition von Nebeltagen sei dabei jedoch nichts über die Andauer des Nebels ausgesagt, es genüge das kurzzeitige einmalige Auftreten. Besonders an Strahlungswetterlagen mit morgendlichem Nebel sei dieser am Flughafen Frankfurt-Hahn oft von nur kurzer Dauer.

In Verbindung mit der oben bereits erfolgten Darlegung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass der vergleichsweise häufige Nebel bzw. die insgesamt nicht optimale flugklimatologische Lage des Flughafens Frankfurt-Hahn nicht geeignet sein können, die Eignung des Flugplatzes in Frage zu stellen.

Ferner wurde eingewendet, die unzureichende Einsehbarkeit der Start- und Landebahn aufgrund ihrer Wölbung stelle ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Dem ist - wie in C. IV. 4.4 dargestellt - entgegenzuhalten, dass aus dem Umstand der Wölbung sich gemäß Begutachtung keine negativen Faktoren ergeben. Die DFS stellte hierzu fest, dass keine Belange der Flugsicherung betroffen seien. Ferner führte die DFS aus, dass unter gegebenen Voraussetzungen sicherer Flugbetrieb möglich ist. In Absprache mit der Genehmigungsbehörde wäre hier eine Lösung zu finden, ggf. auch eine Anpassung der Verfahren für Flugbetrieb unter eingeschränkten Sichtbedingungen.

Diesen Gedanken wurde per Auflage Rechnung getragen, so dass die Eignung des Geländes aus dem geltend gemachten Grund nicht in Frage zu stellen ist und auch insbesondere ein Flugsicherheitsrisiko aus diesem Grund nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auszuschließen ist.

Hinsichtlich verschiedener, von der Antragstellerin vorgesehener Standorte von einzelnen Flugsicherungseinrichtungen u. ä. wurden fachliche Einwände vorgetragen. Diese konnten im Zuge von Anpassungen bzw. weiteren Detailabklärungen ausgeräumt werden, s. hierzu C. IV. 4.4.

Die geschilderten und weitere Einwendungen sind daher sämtlich zurückzuweisen.

## 5. Raumordnung und Landesplanung

Die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung (§§ 8 – 10 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG). Dies ergibt sich insbesondere aus dem Landesentwicklungsprogramm 1995 (LEP III), dem Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 sowie aus den Regionalen Raumordnungsplänen Mittelrhein-Westerwald 1988, Region Trier 1985 und Rheinhessen-Nahe 1986 sowie unter Beachtung des Raumordnerischen Entscheides der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord vom 25.02.2003.

Das LEP III enthält in Kapitel 3.13 die Zielvorgabe, dass die von der Konversion besonders betroffenen Räume des Hunsrücks vorrangig zu unterstützen sind. In der zu diesem Kapitel gehörenden Karte 19 ist der Flughafen Frankfurt-Hahn als landesweit bedeutsames Konversionsprojekt ausgewiesen.

Diese Aussage findet ihre Bestätigung in den Ausführungen in Kapitel 8.6.2 „Maßnahmen im Luftverkehr“ des Landesverkehrsprogramms Rheinland-Pfalz 2000, das vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau herausgegeben wurde. Hiernach sieht die Landesregierung in dem Ausbau des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt-Hahn das zentrale Konversionsprojekt des Landes. Insoweit misst sie der Entwicklung dieses Flughafens eine besonders hohe Priorität bei. Zur Steigerung der Attraktivität und zur Ausweitung des Angebotes ist daher nach dieser verkehrspolitischen Handlungsvorgabe des Landes ein weiterer kontinuierlicher Ausbau notwendig.

Nach den Aussagen in Kapitel 3.13.2 der „Konversionspolitik der Landesregierung“ im Raumordnungsbericht 1998 der Landesregierung Rheinland-Pfalz (ROB 98) sollen, was die Konversionsstrategien für den Hunsrück betrifft, der internationale Flughafen Frankfurt-Hahn entwickelt und umfassende Raumkonversionsstrategien in Ergänzung hierzu betrieben werden.

Nach der Zielaussage in Kapitel 3.6.1.1 des LEP III soll der Flughafen Frankfurt-Hahn zum Personencharter- und Frachtflughafen ausgebaut werden. Hierbei handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung im Sinne des § 3 Ziffer 2 ROG, das von den nachfolgenden Planungsebenen zu beachten, d.h. das für diese bindend, ist. Damit ist auch die Grundsatzentscheidung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn bereits im LEP III getroffen worden. Ohne die Realisierung der in Rede stehenden Verlängerung der Start- und Landebahn wird der Flughafen Frankfurt-Hahn kein ausgelastetes Frachtaufkommen erreichen können. Durch die Herstellung der angestrebten Interkontinentalfähigkeit dieses Flughafens kann eine nachhaltige Entwicklung zu einem leistungsfähigen Frachtflughafen beginnen, womit letztendlich auch dem im LEP III festgeschriebenen verbindlichen Ziel der Raumordnung Rechnung getragen wird.

Mit der vorgenannten Zielaussage des LEP III korrespondieren auch die entsprechenden Aussagen im Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000. In Kapitel 3.3.6 Luftverkehrsinfrastruktur des Landesverkehrsprogramms wird ausgeführt, dass Rheinland-Pfalz erhebliche Anstrengungen unternommen habe, um diesen aus einem Militärflugplatz hervorgegangenen Flughafen als wichtigstes Konversionsprojekt zu einem zivilen internationalen Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. Mit den bis zum Sommer 2000 mehr als 1.200 geschaffenen Arbeitsplätzen auf dem Gelände der ehemaligen Air Base habe man die konversionsbedingten Arbeitsplatzverluste auf diesem Gelände mehr als ausgeglichen.

In Kapitel 4.1.6 „Luftverkehr“ des Landesverkehrsprogramms 2000 heißt es u. a., dass der erst in jüngster Zeit im gewerblichen Passagierverkehr genutzte Flughafen Frankfurt–Hahn zunehmend an Bedeutung gewonnen habe. In Kapitel 6.5 des Landesverkehrsprogramms 2000, in dem die Folgerungen für Rheinland-Pfalz aus der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010 festgehalten sind, heißt es, dass der weitere Ausbau des Flughafens Frankfurt–Hahn zu einer Entlastung des an der Kapazitätsgrenze operierenden Flughafens Frankfurt führen werde, da Charter- und Frachtflüge verstärkt von Frankfurt-Hahn aus durchgeführt werden könnten.

In Kapitel 7.2.1 des Landesverkehrsprogramms Rheinland-Pfalz 2000 wird bei den Zielen und Strategien ausgeführt, dass zur Stärkung des Standortes Rheinland-Pfalz insbesondere auch der weitere Ausbau des Flughafens Frankfurt–Hahn zu einem leistungsfähigen internationalen Verkehrsflughafen beitragen wird.

Weitere Aussagen im Landesverkehrsprogramm 2000 zu der Thematik Flughafen Frankfurt–Hahn finden sich in Kapitel 8.6.2 „Maßnahmen im Luftverkehr“. Neben der bereits angesprochenen Aussage, dass der Ausbau des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt–Hahn das zentrale Konversionsprojekt des Landes darstelle, heißt es hier weiter, bis zum Jahr 2005 strebe der Flughafen Frankfurt–Hahn eine weiter gestärkte Stellung am Luftverkehrsmarkt an. Durch den Mehrheitsgesellschafter Flughafen Frankfurt/Main AG solle dies einerseits durch eine Kooperation mit dem Flughafen Frankfurt, aber auch durch ein eigenständiges Auftreten am Markt zur Ausschöpfung des Potentials in der Region und den umliegenden Verdichtungsräumen erreicht werden. Durch die insgesamt überproportionale Zunahme von Flugreisen und die zunehmenden Kapazitätsprobleme an etablierten Flughäfen, insbesondere Frankfurt, ergäben sich für Frankfurt–Hahn dabei besondere Entwicklungschancen. Nach den Prognosen sei bis zum Jahr 2010 auf dem Flughafen Frankfurt–Hahn mit einer deutlichen Steigerung sowohl im Passagier- als auch im Luftfrachtverkehr zu rechnen. Dazu werde auch die Einbindung des Flughafens in den Linienverkehr beitragen.

Im folgenden Kapitel 8.6.3 „Wirkungen der Maßnahmen im Luftverkehr“ heißt es u. a., der Flughafen Frankfurt–Hahn werde sich mit anwachsendem Fracht- und Passagieraufkommen noch stärker als bedeutender Arbeitgeber für die Hunsrück-Region entwickeln.

Schließlich wird in Kapitel 9 „Abschließende Bewertung der Maßnahmenwirkungen für Rheinland-Pfalz“ des Landesverkehrsprogramms 2000 ausgeführt, die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft des Landes hänge wesentlich von leistungsfähigen Luftverkehrsverbindungen zu den bedeutenden nationalen und internationalen Wirtschaftszentren ab. Der Verkehrsflughafen Frankfurt–Hahn gehöre zu den Flughäfen, die in Rheinland-Pfalz mit zu den sehr guten Voraussetzungen in dieser Hinsicht beitragen würden. Für die Standortgunst des Landes insgesamt spiele der Flughafen Frankfurt-Hahn eine herausgehobene Rolle. Seine zukünftige ausgezeichnete Erreichbarkeit im direkten Einzugsgebiet des Großflughafens Frankfurt vor dem Hintergrund der prognostizierten starken Zunahme des Luftverkehrs sowie der Kapazitätsprobleme, insbesondere am Flughafen Frankfurt, gäben Frankfurt-Hahn sehr gute Entwicklungschancen. Dies gelte, wird im Landesverkehrsprogramm in diesem Kapitel weiter ausgeführt, insbesondere hinsichtlich der Ansiedlung von Betrieben und damit der Schaffung neuer Arbeitsplätze im Hunsrück; die dortige regionale Standortgunst werde entscheidend aufgewertet.

Im ROB 98 wird im Kapitel „Luftverkehr“ ausgeführt, die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Frankfurt–Hahn solle sich in den kommenden Jahren zu einem

Flugbetrieb im Umfang eines internationalen Verkehrsflughafens mit den Schwerpunkten Fracht und Personencharter ausweiten.

Aus alledem ergibt sich, dass die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende geplante Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.800 m der Intention dieses zentralen Konversionsprojektes des Landes Rheinland-Pfalz entspricht. Die Planungsabsicht steht insoweit in Einklang mit den im LEP III normierten Erfordernissen der Raumordnung und den politischen Handlungsvorgaben des Landes im Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000. Durch die Zielaussage des LEP III eines Ausbaus des Flughafens zum Personencharter- und Frachtflughafen ist, wie dargelegt, die Grundsatzentscheidung als Zielaussage des Landes verankert und manifestiert worden.

Nicht verkannt werden dürfen hierbei die mit dem Flughafenausbau möglicherweise in Konflikt tretenden, raumbezogenen Belange. Zu nennen sind hierbei insbesondere regionale und kommunale Belange (einschließlich Immissionsschutz, Siedlungswesen/städtebauliche Entwicklung), Verkehr (insbesondere Verlegung der B 327), Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Landschaftsbild sowie Klima), Land- und Forstwirtschaft, Denkmalpflege und sonstige fachliche Belange wie Erholung, Freizeit und Tourismus. Eine Bewertung und Abwägung findet sowohl in diesem Bescheid als auch im raumordnerischen Entscheid der SGD Nord statt.

Das planfestgestellte Vorhaben – Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn – war Gegenstand eines von der SGD Nord durchgeführten und mit Entscheid vom 25.02.2003 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens. In der raumordnerischen Gesamtabwägung des Entscheides heißt es, dass „es sich bei dem Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn zum Personencharter- und Frachtflughafen um ein abschließendes Ziel der Raumordnung im Sinne des § 3 Ziffer 2 ROG [handelt], das für die nachfolgenden Planungsebenen bindend ist. Zudem stellt dieses Vorhaben das zentrale Konversionsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz dar. Damit ist auch die landespolitische Grundsatzentscheidung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn bereits getroffen worden. Den Belangen des Lärmschutzes ist hierbei unter den raumordnerisch aufgezeigten Kriterien Rechnung zu tragen. Darüber hinaus wurde in den vorstehenden Kapiteln [des Entscheides] dargelegt, dass gegen den Ausbau in Form der Südwest-Variante mit anschließender Verlegung der B 327 insbesondere aus der Sicht der Ökologie teilweise erhebliche Bedenken bestehen. Dies betrifft vor allem Gesichtspunkte des Arten- und Biotopschutzes als auch die Inanspruchnahme größerer forstlicher Flächen. Ziel des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens muss es deshalb sein, diese Eingriffe in Natur und Landschaft und forstwirtschaftlichen Bestände unter Berücksichtigung der in diesem Entscheid genannten Maßgaben und Hinweise soweit als möglich zu minimieren. In diesem Zusammenhang ist auch nochmals auf die Vorgabe unter Ziffer 3.6.1.1 Verkehrswesen des LEP III hinzuweisen, wonach die verkehrsbedingten Emissionen und die Flächeninanspruchnahme zu verringern bzw. zu begrenzen sind.“

Mit der Erweiterung der Start- und Landebahn soll auch ein weiterer wirtschaftlicher Aufschwung in diesem Bereich der Hunsrückregion einhergehen. Von daher weist das LEP III, wie bereits ausgeführt, unter der Zielaussage des Kapitels 3.4.2.1 in Verbindung mit der dazugehörenden Karte 15 den Bereich des Flughafens Frankfurt-Hahn als zu entwickelnden landesweit bedeutsamen Gewerbestandort aus. Auch im Landesverkehrsprogramm wird hierzu ausgeführt, dass insbesondere hinsichtlich der Ansiedlung von Betrieben und damit der Schaffung neuer Arbeitsplätze in diesem Bereich der Hunsrückregion die dortige regionale Standortgunst entscheidend aufgewertet werden soll.

Dieser Gesichtspunkt ist für diesen dünn besiedelten ländlichen Raum in ungünstiger Lage bzw. den dünn besiedelten ländlichen Raum nach der Raumstrukturgliederung des LEP III von enormer Bedeutung. Hierbei ist auch nochmals auf die Zielaussage gemäß Ziffer 2.1.3.1 des LEP III hinzuweisen, wonach Konversionsprojekte in ländlichen Räumen mit Priorität zu entwickeln und durchzuführen sind. Zudem wird der Ausbau der zivilen Mitbenutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn zu einem weiteren verkehrlichen Infrastrukturausbau, insbesondere in den Bereichen Straße und Schiene, in der dortigen Hunsrückregion führen.

Insgesamt überwiegen die mit der Verlängerung der Start- und Landebahn, diesem raumordnerischen Ziel gemäß LEP III, verbundenen raum-, wirtschafts- und verkehrsstrukturellen sowie arbeitsmarktpolitischen Effekte gegenüber den mit dem Vorhaben zweifellos einhergehenden erheblichen Eingriffen in die Umwelt. Den zu diesen Eingriffen vorgebrachten Bedenken und Anregungen ist entsprechend den in diesem Entscheid festgelegten Maßgaben und Hinweisen Rechnung zu tragen.

Aus alledem folgt, dass die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn in Form der Südwest-Variante mit anschließender Verlegung der B 327 in freier Streckenführung über die K 137/K 77 bis zum Anschlusspunkt an die B 50 unter den in diesem Entscheid genannten Maßgaben und Hinweisen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt bzw. diese Übereinstimmung hergestellt werden kann.“

Vor dem Hintergrund dieser Abwägung kommt die SGD Nord in ihrem Entscheid zu dem Schluss, „dass die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist, wenn die nachfolgenden Maßgaben und Hinweise berücksichtigt werden:

1. Die von der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH vorgelegte Planung für die Verlängerung der Start- und Landebahn in Form der Variante Südwest auf 3800 m, einschließlich des Baues eines neuen Rollweges sowie der Verlegung der B 327, entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.
2. Die in den Projektunterlagen dargestellten übrigen Trassenvarianten zu der Verlängerung der Start- und Landebahn entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung.
3. Die Verlegung der B 327 in Form der freien Streckenführung über die K 137/K 77 bis zur B 50 als Folgemaßnahme der Realisierung der Variante Südwest entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Die exakte Ausgestaltung der Linienführung bleibt der Detailplanung unter Beachtung insbesondere landespflegerischer, forstlicher, landeskultureller und städtebaulicher Belange vorbehalten.

Eine temporäre Schließung der B 327 während des Baus der Start- und Landebahn und eine damit verbundene Umleitung der Verkehre von der B 327 zur B 50 soll während der Bauzeit ab Kappel über die B 421 zur B 50 bei Kirchberg erfolgen. Bauliche bzw. verkehrslenkende Maßnahmen sind zu treffen.

Nach der Fertigstellung der verlängerten Start- und Landebahn in Richtung Südwest ist entsprechend den Aussagen des Landesentwicklungsprogramms 1995 (LEP III), wonach die B 327 eine überregionale Verbindung im funktionalen Verkehrsnetz des Landes darstellt (Kapitel 2.5.2.2 i.V.m. Karte 10), zu verfahren. Zur Aufrechterhaltung der Funktion der B 327 als überregionale Verbindung ist deshalb der Bau der B 327 neu danach zu prüfen und anzugehen.

Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr ist aufgefordert, baldmöglichst eine Gesamtverkehrskonzeption für den Raum vorzulegen. Diese soll nicht nur das klassifizierte Straßennetz (neben der B 50 / B 327 sind dies auch die L 194 / L 182 und die K 2 als Zubringer zum Flughafen / K 137), sondern auch die äußere Andienung des Flughafens insgesamt einschließlich der inneren Erschließung des Flughafens unter Berücksichtigung der Trennung von Passagier – und Frachtverkehren beinhalten. Mit Blick auf die Verdoppelung des Frachtaufkommens im Planungsfall 2015 wird auf die notwendige Trennung der Verkehre besonders hingewiesen. Dieses Konzept, das in enger Abstimmung mit dem Flughafen zu erstellen ist, ist mit den Landesplanungsbehörden abzustimmen. Gegebenfalls können sich hierdurch weitere Erfordernisse für die Neuführung der Verkehre ergeben, die dann entsprechend raumordnerisch geprüft werden müssen. Hierdurch könnten beispielsweise die Verkehrsführungen im funktionalen Straßennetz nach LEP III betroffen sein.

Weiterer Hinweis:

Gemeinsamer Wille der Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und Hessen ist die Kooperation der Flughäfen Frankfurt a. M. und Frankfurt-Hahn in einem Flughafensystem. Sowohl das Flughafenkonzept der Bundesregierung als auch die Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung stellt auf ein dezentrales Flughafenkonzept ab. Eine Verzahnung der Flughäfen in einem Flughafensystem setzt voraus, dass die Infrastruktur zwischen diesen beiden Flughäfen dieser Funktion gerecht werden kann. Deshalb ist es aus der Sicht der Raumordnung notwendig, die Verbindungen zwischen den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn zielgerichtet auszubauen. Davon betroffen wäre das Straßennetz insbesondere hinsichtlich des schnellen und vollständigen vierstreifigen Ausbaus der B 50 als auch hinsichtlich einer bedarfsgerechten Ertüchtigung der A 61 und A 60 in Rheinland-Pfalz sowie der A 67 in Hessen. Des Weiteren ist für das Funktionieren des Flughafensystems zwischen Frankfurt und Frankfurt-Hahn ein Ausbau der Bahninfrastruktur sachgerecht. Zu diesem Zweck soll die Hunsrückbahnstrecke so ausgebaut werden, dass sie für den öffentlichen Personenverkehr eine attraktive Alternative zum Erreichen des Flughafens Frankfurt-Hahn darstellt. Gleichwohl ist eine Ertüchtigung der Bahnstrecke im Hinblick auf die Abwicklung der Luftfrachtverkehre zu prüfen. Nach den Zielen und Grundsätzen des LEP III ist den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit absoluter Vorrang einzuräumen, insbesondere gilt dies für die verkehrlich hochbelasteten Räume und Verbindungen mit hohem Verkehrsaufkommen.

4. Die Ergebnisse der für das Raumordnungsverfahren erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind im anschließenden luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind im Rahmen dieses luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahrens weitere Maßnahmen zur Eingriffsminimierung vertieft zu untersuchen. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Biotop- und Artenschutzes (vor allem für die Lebensräume der geschützten Tierarten Wildkatze und Fledermaus).

Erforderliche, leitartbezogene Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich/Ersatz) sind detailliert auszuarbeiten und umzusetzen, d.h. dass die für die Maßnahmen erforderlichen Flächen verfügbar gemacht werden müssen.

Zusätzlich zu dem Eingriff in den Naturhaushalt ist auch der durch das Gesamtprojekt auftretende nachhaltige Eingriff in das Landschaftsbild soweit wie möglich zu minimieren und durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Erforderlich werdende Ersatzmaßnahmen sind – falls eingriffsnah nicht möglich – in den Bereichen Idarwald/Hunsrückhochfläche/Simmerner Mulde durchzuführen. Diese Räume gelten im Übrigen auch für Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt.



Im Zusammenhang mit den notwendigen Kompensationsmaßnahmen sollte auch der Bereich der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach, insbesondere mit Blick auf brachgefallene Weinbergsflächen, mit in die Überlegungen eingestellt werden.

Der die vorgenannten Gesichtspunkte umfassende landschaftspflegerische Begleitplan ist in enger Abstimmung mit der SGD Nord als Oberer Landespflegebehörde zu erstellen und dem luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen.

Die Größenordnung der Flächen mit Aufwuchsbeschränkungen ist auf ein absolut notwendiges Maß zu begrenzen. Ersatzaufforstungen für die zu rodenden Flächen sind im Verhältnis 1:1 vorzunehmen, wobei die Größenordnung der unabdingbar zu rodenden forstlichen Flächen vor Einleitung des luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu klären ist. In diese Gesamtprüfung ist entsprechend den Aussagen der Forstbehörden auch die Überlegung einzubeziehen, ob und inwieweit durch eine einzelstammorientierte, dauerwaldartige forstwirtschaftliche Nutzung der Waldbestände die Hindernisfreiheit auch sichergestellt werden kann, ohne hierfür größere Flächen roden zu müssen. Bei den landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen sind Maßnahmen im Wald selbst (z.B. Umwandlung von Nadel- in Laubwald) zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Inanspruchnahme forstlicher Flächen für das Vorhaben hat der Vorhabenträger bereits in der Entwurfsphase der Detailplanung geeignete Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Forstbehörden abzustimmen und umzusetzen. Das Waldwegenetz ist wieder funktionsfähig herzustellen.

5. Die durch die Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidungen für die allgemeine Landeskultur bedingten Eingriffe sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Zur Vorbereitung des luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist deshalb nach Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und den Kulturämtern Simmern und Bernkastel-Kues eine Betroffenheitsanalyse zu erarbeiten, durch die die Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen, insbesondere durch forstliche und landespflegerische Kompensationsmaßnahmen, dokumentiert werden. Die Größenordnung der für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen ist vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zwischen der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, den Kulturämtern Bernkastel-Kues und Simmern, den Forstbehörden, der Landespflegeverwaltung, dem Vorhabenträger und den planenden Büros abzustimmen. Diese Abstimmung soll auch die Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes umfassen.
6. Auch sonstige erholungsrelevante Wegebeziehungen sind in Abstimmung mit den Planungsträgern wieder funktionsgerecht herzustellen.
7. Die Einhaltung der Grenzwerte der Schadstoffbelastungen ist im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren detailliert nachzuweisen.
8. Für das anschließende luftverkehrsrechtliche Zulassungsverfahren ist ein klimatologisches Gutachten zu erstellen. Hierin ist im Einzelnen zu prüfen und darzulegen, ob und ggf. wie sich die Abholzungen bzw. die Aufwuchsbeschränkungen und anschließende teilweise Versiegelung kleinklimatisch auswirken und welche ggf. erforderlichen Kompensationen insoweit in Frage kommen.
9. Fluglärm:  
Auf dem Sektor der Lärmvorsorge ist sicherzustellen, dass die neuesten Lärmforschungsergebnisse sowie insbesondere die aktuelle Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz, insbesondere in Sachen Hahn vom 01.07.1997 – 7 C 11843/93.OVG – und in Sachen Bitburg vom 22.10.2002 – 7 C 11539/01.OVG –, beachtet werden. Hiernach ist bei Einhaltung eines

äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) tags und eines Maximalpegels von 6 x 67 dB(A) nachts außen aus raumordnerischer Sicht ein ausreichender Immissionsschutz gewährleistet. Sollten diese Werte überschritten werden, bedarf es entsprechender Schallschutzmaßnahmen in aktiver oder passiver Form.

Für das Planfeststellungsverfahren ist ein lärmmedizinisches Gutachten zu erstellen.

Eine Anpassung des Nachtschutzgebietes auf der Grundlage aktueller lärmphysikalischer Gutachten, mit jährlicher Überprüfung der Lärmbelastung, ist zum Schutz der Bevölkerung mit den raumordnerischen Erfordernissen geboten. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, das Nachtschutzgebiet zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung an steigende Flugbewegungen zeitlich anzupassen. Die verbindlichen Festsetzungen der Nachtflugbeschränkungen erfolgen in dem anschließenden Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz.

Hinweis: Im LEP III und in den regionalen Raumordnungsplänen Mittelrhein-Westerwald 1988 und Trier 1985 sind keine Siedlungsbeschränkungsbereiche festgelegt. Es wird jedoch empfohlen, die Siedlungsentwicklung entsprechend der „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder“ des Länderausschusses für Immissionsschutz 1997 und auf der Basis der aktuellen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz zu optimieren.

10. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für die von der K 2 berührten Siedlungsbereiche ist im Zulassungsverfahren nachzuweisen.

Die Bemessung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist an der Realnutzung bzw. an der in den rechtswirksamen Bebauungsplänen festgesetzten Art der baulichen Nutzung zu orientieren.

Aktiver Lärmschutz hat grundsätzlich Vorrang vor passivem Lärmschutz, notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen sind durch geeignete Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einzupassen.

Die Führung der Verkehre zum Flughafen von der K 2 als der zentralen Zufahrt zu den Toren Mainz und Lautzenhausen ist zu überprüfen. Ziel muss es sein, bereits jetzt die Lärmauswirkungen auf die dort liegenden Siedlungsbereiche im Vorgriff auf ein Gesamterschließungskonzept maßgeblich zu reduzieren. Dabei ist der Verkehr insbesondere durch eine vorgesehene Neuordnung der Verkehrswege über das Tor Mainz als Hauptzufahrt auszurichten. Das Tor Lautzenhausen ist mittelfristig aufzuheben.

11. Durch die Variante Südwest mit anschließender Verlegung der B 327 wird ein umfangreiches vorgeschichtliches Grabhügelfeld betroffen. Insoweit bedarf es einer frühzeitigen Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und dem Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, Koblenz. Die Kosten einer Erschließung dieses Grabhügelfeldes hat der Vorhabenträger zu tragen.

12. Die Variante Südwest der Start- und Landebahnverlängerung sowie die anschließende Verlegung der B 327 tangieren die Kraftstofffernleitung Zweibrücken-Bitburg. Insoweit hat der Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Planung eine rechtzeitige Abstimmung mit der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd, Hohlstraße 12, 55743 Idar-Oberstein, vorzunehmen. Die von dieser Gesellschaft vorgelegte Planunterlage mit Eintragung des Verlaufs der Kraftstofffernleitung wurde dem Vorhabenträger bereits zur Verfügung gestellt.

13. Die B 327 ist als M 753 eine Straße des Militärstraßengrundnetzes. Nach den hier zu beachtenden militärischen Bestimmungen wird eine Fahrbahnbreite von 7,30 m gefordert. Insoweit wird um rechtzeitige Abstimmung des

- Vorhabenträgers mit der Wehrbereichsverwaltung West – Außenstelle Wiesbaden -, Postfach 59 02, 65049 Wiesbaden, gebeten.
14. Der Deutsche Wetterdienst – Geschäftsfeld Luftfahrt – hat darauf hingewiesen, dass der Anemometer 03 im Rahmen der Maßnahme verlegt werden muss; hierfür ist ein geeigneter Standort einzuplanen. Ferner ist im Zusammenhang mit der Verortung der meteorologischen Sensoren nach dem Kenntnisstand des Deutschen Wetterdienstes die geplante Flugplatzgrenze zu erweitern, um eine störungsfreie Messung des Bodenwindes 03 zu gewährleisten. Die notwendige Erweiterung der Flugplatzgrenze ist auch bei der Planung der Verlegung der B 327 zu berücksichtigen. Das von dem Deutschen Wetterdienst in diesem Zusammenhang übersandte Kartenmaterial wurde dem Vorhabenträger bereits zur Verfügung gestellt.
  15. Die von den Verfahrensbeteiligten im Abschnitt B 3. [des Raumordnerischen Entscheides] darüber hinaus dargelegten Aspekte sind bei der weiteren Planung in die Abwägung einzubeziehen.  
Die Ergebnisse der raumordnerischen Bewertung und Gesamtabwägung in den Abschnitten C und D dieses Entscheides sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
  16. Privatrechtliche Belange sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.
  17. Durch diesen raumordnerischen Entscheid werden erforderliche Zulassungen (Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen etc.) nach anderen Rechtsvorschriften, wie z.B. die im Rahmen der Planfeststellung mit zu beantragenden Befreiungen nach § 38 Landespflegegesetz – LPfIG – sowie die Genehmigung zur Umwandlung der Bodennutzungsart gemäß § 14 Landeswaldgesetz – LWaldG –, nicht ersetzt.
  18. Der raumordnerische Entscheid ist nach einem Zeitraum von fünf Jahren von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis dahin das dem Raumordnungsverfahren nachfolgende luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren nicht eingeleitet worden ist (§ 18 Abs. 9 Satz 2 Landesplanungsgesetz - LPIG). Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.“

Nach Vorlage der Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren hält die SGD Nord an der positiven raumordnerischen Beurteilung fest, sieht aber noch Ergänzungsbedarf mit Blick auf die Maßgaben und Hinweise Nr. 3 (was die Verlegung der B 327 in landespflegerischer Hinsicht betrifft), 4, 9 und 10 des raumordnerischen Entscheides.

Eine Ergänzung der Unterlagen zu den Maßgaben und Hinweisen Nr. 3 und 4 hat im Nachgang zu dieser Stellungnahme stattgefunden, insoweit wird auf C IV 7 dieses Bescheides verwiesen.

Zu Maßgabe Nr. 9 des raumordnerischen Entscheides ist anzumerken, dass das diesem Beschluss zugrunde liegende Lärmschutzkonzept auf den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung beruht. Hierzu zählt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht das vom OVG Rheinland-Pfalz im Urteil vom 01.07.1997 – 7 C 11843/93.OVG geforderte Kriterium eines nächtlichen Maximalpegels von 6 x 67 dB(A) außen. Insoweit wird auf die Ausführungen des Abschnitts C IV 8 dieses Beschlusses verwiesen. Darüber hinaus liegt es im Planungsermessen der Planfeststellungsbehörde sich über raumordnerische Empfehlungen hinwegzusetzen<sup>56</sup>.

Bezüglich Maßgabe Nr. 10 des raumordnerischen Entscheides ist darauf hinzuweisen, dass die neue Terminalzufahrt, die zu einer deutlichen Entlastung der Ortslage

<sup>56</sup> Vgl. VGH München, Urteil vom 20.05.2003, 20 A 02 40015ua

