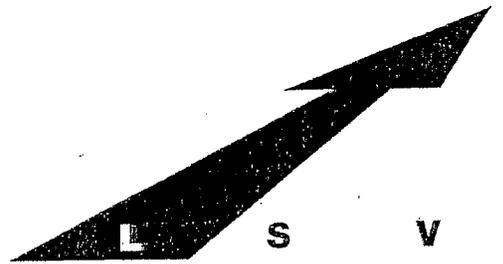
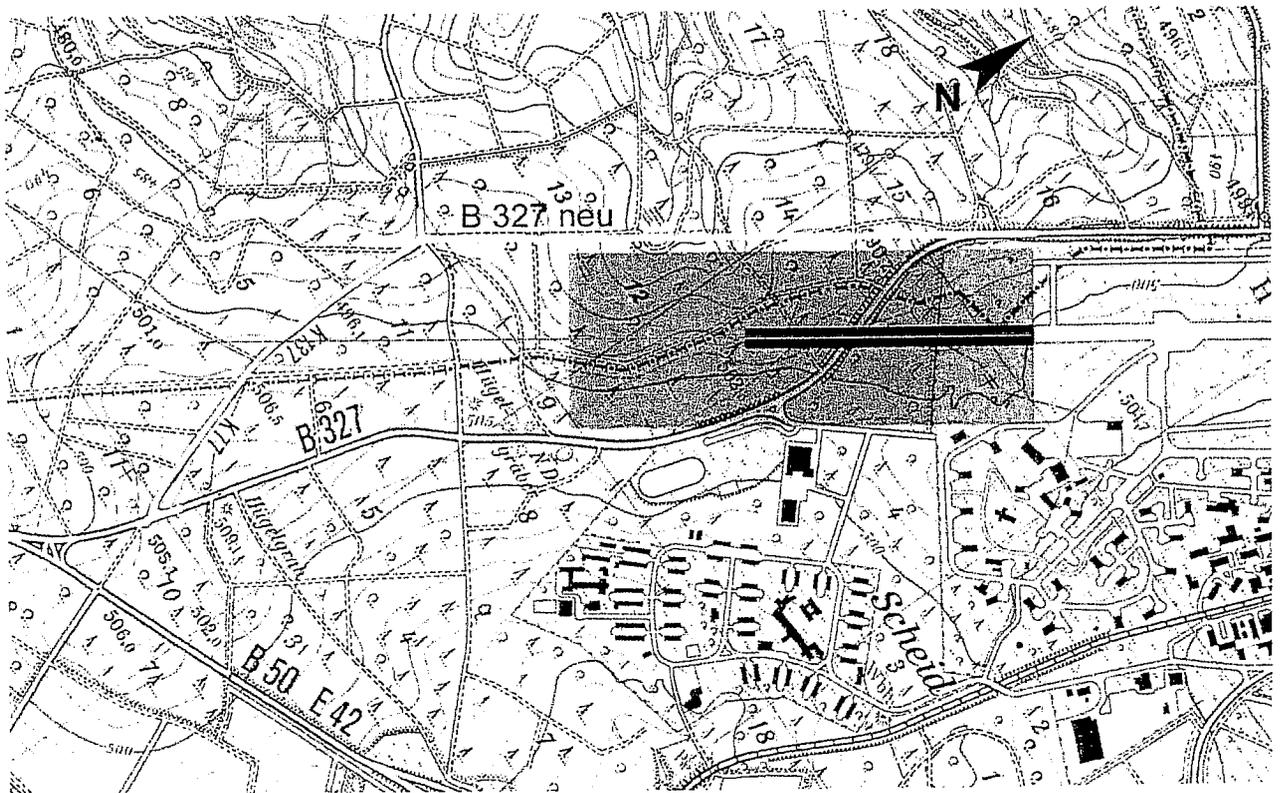


PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS



für die Verlängerung der Start- und Landebahn
des Flughafens Frankfurt-Hahn



Az.: V/2-1018
23.12.2004

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil	9
I. Feststellung des Planes.....	9
II. Festgestellte Planunterlagen	9
1. Feststellung der Pläne	9
2. Feststellung der Verzeichnisse	11
3. Im Verfahren ersetzte Pläne und Verzeichnisse.....	11
4. Roteintragungen	12
III. Straßenrechtliche Regelungen	13
1. Widmung.....	13
2. Aufstufung.....	13
3. Einziehungen	13
4. Sperrungen	13
IV. Wasserrechtliche Regelungen mit Nebenbestimmungen	14
1. Einleitung von Niederschlagswasser	14
2. Herstellung von Röhrdurchlässen unter der B 327 (neu).....	23
3. Herstellung von fünf Laichgewässern am Waschbach	23
V. Luftverkehrsrechtlichen Regelungen mit Nebenbestimmungen.....	24
1. Flugbetriebsflächen.....	24
1.1 Entscheidung über Einzelantrag	24
1.2 Bau und Anlage	24
2 Funktionsfähigkeit und Sicherheit.....	24
2.1 Hindernisfreiheit.....	24
2.2 Anemometer	24
2.3 Gradientenverlauf der Start- und Landebahn	25
2.4 Enteisungsfläche/Rollwegführung	25
2.5 Vogelschlag	25
2.6 Feuerlöschwesen.....	25
2.7 Windverhältnisse	25
2.8 Anpassung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung	25
2.9 Änderung des Bauschutzbereiches	25
3 Lärmschutz	26
3.1 Flugbetriebliche Regelungen	26
3.1.1 Versetzter Startpunkt	26
3.1.2 Anflüge bei Nacht.....	26
3.2 Tagschutz	26
3.3 Nachtschutz	27
3.4 Besonders schutzbedürftige Einrichtungen	27
3.4.1 Altenheime/Seniorenwohntentren	27
3.4.2 Pflegeheime	27
3.4.3 Schulen.....	28
3.4.4 Kindergärten	28
3.5 Entschädigungen für Außenwohnbereiche.....	28
3.6 Allgemeine Regelungen zu Schallschutzvorrichtungen und Entschädigungsleistungen	29
3.7 Fluglärmüberwachung	30
VI. Sonstige Regelungen und Nebenbestimmungen.....	31
1. Forstrecht.....	31
2. Naturschutz und Landschaftspflege.....	31
3. Verlegung B 327	33
4. Denkmalpflege	34
5. Versorgungsleitungen.....	34
6. Baugrund	35
7. Luftsicherheitsmaßnahmen.....	35

8. Sonstige	36
9. Vorbehalt nachträglicher Anordnungen	36
VII. Entscheidung über Anträge und Einwendungen	36
VIII. Kostenentscheidung	36
IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	36
B. Sachverhalt	37
I. Vorgeschichte	37
II. Antrag	39
1. Antrag auf Feststellung von Plänen	39
2. Antrag auf Feststellung von Verzeichnissen	40
3. Unterlagen nach § 40 Abs. 1 Nr. 6, 7 LuftVZO	40
4. Landschaftspflegerischer Begleitplan und Umweltverträglichkeitsstudie	41
4.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	41
4.2 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	42
4.3 Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000	43
5. Nachrichtliche Unterlagen	43
5.1 Bände	43
5.2 Nachrichtliche Pläne	43
6. Weitere Einzelanträge	44
6.1 Flugbetriebsflächen	44
6.2 Wasserwirtschaft	44
6.3 Straßen	45
6.3.1 Widmungen	45
6.3.2 Aufstufung	45
6.3.3 Einziehungen	45
6.3.4 Vorübergehende Verkehrsbeschränkung	45
6.4 Geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale	46
6.5 Rodungen und Baumfällungen	46
6.6 Denkmalschutz	46
7. Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen	46
III. Antragsbegründung	48
IV. Anhörungsverfahren	49
1. Gemeinden, Behörden und sonstige Stellen	49
2. Öffentlichkeitsbeteiligung	54
3. Erörterungstermine	55
4. Ergebnis der Beteiligung	56
4.1 Stellungnahmen der Kommunen	56
4.2 Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Fachstellen	84
4.3 Stellungnahmen der Versorgungsunternehmen	103
4.4 Stellungnahme der Kammern	105
4.5 Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine	106
4.6 Öffentlichkeitsbeteiligung	128
5. Weitere Verfahrensschritte	133
5.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung	133
5.2 Änderung im Kompensationskonzept	136
5.3 Technische Planung	136
5.4 NATO-Reservestatus	137
5.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	137
C. Entscheidungsgründe	139
I. Zuständigkeit	139
II. Verfahren	139
1. Rechtsgrundlagen	139
2. Umfang der Planfeststellung	142
2.1 Änderung der Flugplatzanlagen	142
2.2 Folgemaßnahme Verlegung der B 327	142

2.3	Flugrouten.....	142
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung	143
4.	Einwendungen zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	143
4.1	Antragsunterlagen	143
4.2	Beteiligungsumgriff	143
4.3	Dauer der Auslegung.....	144
4.4	Nachfolgende Änderungsgenehmigung	145
5.	Präklusion	145
III.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	146
1.	Untersuchungsraum.....	146
2.	Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG	147
2.1	Unterlagen nach § 6 UVPG: Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung durch die Antragstellerin.....	147
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden	148
2.1.2	Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen.....	148
2.1.2.1	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	148
2.1.2.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	150
2.1.2.3	Naturschutzfachliche Abwägung	154
2.1.3	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile.....	155
2.1.4	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	155
2.1.5	Übersicht über die wichtigsten, von der Antragstellerin geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten	156
2.1.6	Hinweis auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	157
2.2	Behördliche Stellungnahmen.....	157
2.3	Äußerungen der Öffentlichkeit.....	158
2.3.1	Anerkannte Naturschutzvereine.....	158
2.3.2	Übrige Öffentlichkeit.....	158
2.4	Eigene Ermittlungen	158
3.	Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung nach § 12 UVPG	159
3.1	Schutzgut Menschen	159
3.2	Tiere und Pflanzen.....	160
3.3	Boden	161
3.4	Wasser.....	161
3.5	Klima/Luft.....	162
3.6	Landschaft	162
3.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	162
3.8	Wechselwirkungen.....	162
4.	Umweltverträglichkeit des Vorhabens.....	164
IV.	Materiell-rechtliche Würdigung	165
1.	Planrechtfertigung	165
1.1	Inhalt der Planrechtfertigung.....	165
1.2	Notwendigkeit des Vorhabens	165
1.2.1	Luftverkehrliche Faktoren	166
1.2.1.1	Verkehrsentwicklung allgemein.....	166
1.2.1.2	Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn.....	166
1.2.2	Öffentliches Interesse	169
1.3	Einwendungen.....	171
2.	Planungsleitsätze.....	174
3.	Planungsalternativen	174
3.1:	Allgemeines	174
3.2.	Alternativenprüfung.....	175

3.2.1.	Standortalternativen.....	175
3.2.2.	Nullvariante.....	175
3.2.3.	Verlängerung der Start- und Landebahn ohne Verlegung der B327	176
3.2.4.	Beschreibung der übrigen Varianten	176
3.2.5.	Bewertung der Varianten	177
3.2.6.	Abwägung zwischen freier Streckenführung und Tunnellösung	180
3.3.	Einwendungen.....	182
4.	Eignung des Geländes.....	183
4.1	Baugrundeignung	183
4.2	Flugklimatologische Eignung	184
4.2.1	Windeinfluss	185
4.2.2	Schlechtwettereinfluss	185
4.2.3	Temperatur und Luftdichte.....	186
4.3	Hindernissituation	186
4.4	Funktionalität der Flughafeninfrastruktur sowie der Flugsicherungseinrichtungen	187
4.5	Vogelschlagrisiko.....	190
4.6	Einwendungen zur Eignung.....	191
5.	Raumordnung und Landesplanung.....	192
6.	Städtebau.....	201
6.1.	Allgemeines	201
6.2.	Beeinträchtigung städtebaulicher Belange aufgrund von Flächeninanspruchnahme und Baubeschränkungen.....	201
6.3.	Beeinträchtigung städtebaulicher Belange aufgrund von Immissionen	202
6.4.	Zusammenfassung	205
7.	Naturschutz und Landschaftspflege.....	206
7.1	Grundsätzliches	206
7.1.1	Vogelschutz- und FFH-Richtlinie	206
7.1.2	Artenschutz nach Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie.....	207
7.1.3	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landespflugesetz.....	208
7.1.4	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	209
7.2	Vorhabenbezogene Prüfung der Auswirkungen auf Umweltbelange	209
7.2.1	Beeinträchtigungen von EU-Vogelschutzgebieten und FFH-Gebieten.....	209
7.2.1.1	Festgelegte EU-Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete	209
7.2.1.2	Potenzielle FFH-Gebiete und faktische Vogelschutzgebiete.....	211
7.2.1.3	Kumulative Wirkungen mit anderen Vorhaben.....	212
7.2.1.4	Einwendungen zur EU-Vogelschutzrichtlinie und zu FFH-Gebieten ...	213
7.2.2	Artenschutz nach Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie.....	228
7.2.2.1	Zulässigkeit des Vorhabens nach Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie ..	228
7.2.2.2	Einwendungen zu Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie.....	229
7.2.3	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landes- pflugesetz.....	241
7.2.3.1	Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens.....	241
7.2.3.2	Einwendungen zur Eingriffsregelung.....	242
7.2.4	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	264
7.2.4.1	Projektbezogene Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	264
7.2.4.2	Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	265
7.3	Resümee der Planfeststellungsbehörde	268
8.	Lärmimmissionen.....	269
8.1	Allgemeines	269
8.2	Fluglärm.....	270
8.2.1	Grundlagen	270
8.2.2	Flugbetriebsszenarien.....	277
8.2.2.1	Prognosenullfall.....	278

8.2.2.1.1	Tageszeitraum	278
8.2.2.1.2	Nachtzeitraum	279
8.2.2.2	Planungsfall	279
8.2.2.2.1	Tageszeitraum	280
8.2.2.2.2	Nachtzeitraum	282
8.3	Bodenlärm	285
8.3.1	Grundlagen	285
8.3.2	Beschreibung der Bodenlärmauswirkungen	286
8.4	Straßenverkehrslärm	288
8.4.1	Allgemeines	288
8.4.2	Rechtsgrundlage und Grenzwerte	289
8.4.3	Trassierung	290
8.4.4	Lärmsituation	291
8.5	Gesamtlärm	293
8.5.1	Allgemeines	293
8.5.2	Vorgehensweise	293
8.5.3	Gesamtlärmsituation	295
8.6	Bewertung der Lärmsituation	295
8.6.1	Lärmmedizinische Beurteilung und Festsetzung von Schutzziele	296
8.6.1.1	Allgemeines	297
8.6.1.2	Tageszeitraum	298
8.6.1.2.1	Aurale Gesundheitsschäden (Hörschäden)	298
8.6.1.2.2	Extraurale Gesundheitsschäden am Tag	300
8.6.1.3	Nachtzeitraum	309
8.6.1.4	Außenwohnbereiche	322
8.6.1.5	Besonders schutzbedürftige Einrichtungen	325
8.6.1.5.1	Schulen	326
8.6.1.5.2	Kindergärten	326
8.6.1.5.3	Altenheime	327
8.6.1.6	Gesamtlärm	329
8.6.2	Zusammenfassung der Zumutbarkeitsschwellen	336
8.6.3	Betroffenheiten	339
8.6.3.1	Wohnlagen	339
8.6.3.2	Besonders schutzbedürftige Einrichtungen	343
8.7	Lärmschutzmaßnahmen	345
8.7.1	Aktive Schallschutzmaßnahmen	346
8.7.2	Passive Schallschutzmaßnahmen	354
8.7.3	Schutzgebietsausweisung	362
8.8	Außenwohnbereichsentschädigung	364
8.9	Fluglärmüberwachung	366
8.10	Auflagenvorbehalt	368
8.11	Ergebnis zu den Lärmauswirkungen	368
9.	Schadstoffimmissionen	371
9.1	Allgemeines	371
9.2	Grundlagen und Ergebnisse des lufthygienischen Gutachtens	371
9.3	Bewertung der Schadstoffimmissionen	372
9.4	Einwendungen zu den Schadstoffimmissionen	374
10.	Landwirtschaft	376
10.1	Auswirkungen durch Flächenverluste für die Landwirtschaft	376
10.2	Auswirkungen aufgrund der Verlegung der B 327	376
10.3	Auswirkungen auf landwirtschaftliche Nutzflächen und (Nutz-)Tiere durch Schadstoffbelastung	376
10.4	Weitere Einwendungen zur Landwirtschaft	377
10.5	Abwägungsergebnis	377
11.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	378

11.1	Auswirkungen auf das Grundwasser	378
11.2	Auswirkungen auf das Oberflächenwasser	378
11.3	Kompensation	378
11.4	Entwässerung	378
11.4.1	CSB-Einleitwert/Ablaufkonzentration 50 mg/l	379
11.4.2	Ermittlung der Arsenbelastung des Oberflächenwassers	382
11.5	Störfallplanung	383
11.6	Einwendungen	383
12.	Belange des Waldschutzes und der Forstwirtschaft	384
12.1	Darstellung der Betroffenheit	384
12.1.1	Rodungen	385
12.1.2	Waldumbau	386
12.2	Notwendigkeit und Abwägung	386
12.3	Forstwirtschaftliche Kompensation	387
12.4	Einwendungen	387
13.	Straßenverkehrs- und straßen- und wegerechtliche Belange	390
13.1	Notwendigkeit	390
13.1.1	Allgemeine Ausführungen zum Thema „Notwendige Folgemaßnahmen“	390
13.1.2	Verlegung der B 327 als notwendige Folgemaßnahme	390
13.1.3	Vorgesehene Lage der Straße, technische Beschreibung der Planung und Dimensionierung	390
13.1.4	Varianten	390
13.1.5	Entwässerung	391
13.1.6	Widmung / Umstufung / Einziehung	391
13.1.7	Verkehrsführung während der Bauphase	391
13.1.8	Planungsrechtfertigung/ Abwägung Planfeststellung	392
13.1.8.1	Rechtfertigung der Umverlegung der B 327	392
13.1.8.2	Würdigung der entgegenstehenden Belange	392
13.1.8.2.1	Natur und Landschaft	392
13.1.8.2.2	Lärm- und Schadstoffauswirkungen	394
13.1.8.2.3	Land- und Forstwirtschaft / Wegenetz	394
13.1.8.2.4	Grundstücksinanspruchnahmen	395
13.2	Einwendungen	396
13.2.1	Schwerpunkte	396
13.2.2	Einzelfälle	410
14.	Denkmalschutz	412
15.	Belange von Versorgungsunternehmen	414
15.1.	Kraftstofffernleitung Bitburg Zweibrücken	414
15.2.	Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG	414
15.3.	Ferngasleitungen der Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH	414
16.	Öffentliche Sicherheit oder Ordnung	415
16.1	Unfallrisiko	415
16.2	Flugbetriebliche Anlagen	415
16.3	Lage des Flughafens in der Umgebung	416
16.4	Sonstiges	417
16.5	Einwendungen	417
17.	Tourismus	419
17.1	Allgemein	419
17.2	Beeinträchtigung Einzelner	420
18.	Sonstige private Belange und Einwendungen	423
18.1	Grundstücksinanspruchnahmen	423
18.2	Wertminderung und Übernahmeanspruch von Immobilien	426
18.3	Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe	428
18.4	Beeinträchtigung von Jagdgebieten	430

19. Gesamtabwägung	432
D. Kostenentscheidung	434
E. Rechtsbehelfbelehrung	435
Abkürzungsverzeichnis	436

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Auf Antrag der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, nachfolgend Antragstellerin genannt, stellt der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, nachfolgend Planfeststellungsbehörde genannt, nach den §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I, S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.04.2004 (BGBl. I, S.550) i.V.m. §§ 1 ff Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) vom 23.12.1976, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.07.2003 (GVBl. 2003, S. 155) i.V.m. §§ 74, 75 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I, S. 102) den Plan zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Pläne fest.

II. Festgestellte Planunterlagen

1. Feststellung der Pläne

Die Planfeststellung umfasst im Einzelnen folgende Pläne:

Nr.	Planinhalt	Maßstab	Datum
Flughafen			
B1 1-1	Übersichtslageplan Flughafengelände	M 1:10.000	28.04.2003
B1 1-3	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 1 von 2	M 1:2.500	25.03.2004
B1 1-4	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 2 von 2	M 1:1.000	13.06.2003
B1 1-5	Lageplan Abzubrechende Flächen/ bauliche Anlagen	M 1:5.000/2.500	13.06.2003
B1 1-7	Übersichtslageplan Flughafenzaun	M 1:10.000	13.06.2003
B1 2-1	Längsschnitt Start- und Landebahn/ Rollweg	M 1:2.500/250	25.03.2004
B1 2-7	Querschnitt Vorfeld Stationen km 0+507 und km 0+557	M 1:1.000/100	13.06.2003
B1 7-1	Lageplan Oberflächenentwässerung Start- und Landebahn Blatt 1 von 2	M 1:5.000	25.03.2004
B1 7-2	Lageplan Oberflächenentwässerung Overrun 03 und Vorfeld Blatt 2 von 2	M 1:5.000	13.06.2003
Verlegung B 327			
B2 4-1	Ausbauquerschnitt	M 1:100	25.04.2003
B2 4-2	Lageplan Blatt 1 von 3	M 1:1.000	25.04.2003
B2 4-3	Lageplan Blatt 2 von 3	M 1:1.000	25.04.2003
B2 4-4	Lageplan Blatt 3 von 3	M 1:1.000	25.04.2003
B2 4-5	Höhenplan Blatt 1 von 4	M 1:1000/100	25.04.2003
B2 4-6	Höhenplan Blatt 2 von 4	M 1:1000/100	25.04.2003

B2 4-7	Höhenplan Blatt 3 von 4	M 1:1000/100	25.04.2003
B2 4-8	Höhenplan Blatt 4 von 4	M 1:1000/100	25.04.2003

Nr.	Planinhalt	Maßstab	Datum
	Rodeplan		
B3 3-1	Lageplan	M 1:2.000	25.06.2003
B3 4-1	Einzelhindernisse	M 1:2.000	24.06.2003

Grunderwerbspläne Flughafen und B 327

B4 002	Lageplan	M 1:1.000	13.06.2003
B4 003	Lageplan	M 1:1.000	13.06.2003
B4 004	Lageplan	M 1:1.000	13.06.2003

Grunderwerbspläne Ausgleich- und Ersatz

B4 005	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 006	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 007	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 008	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 009	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 010	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 011	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 012	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 013	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 014	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
B4 015	Lageplan	M 1:1.000	10.11.2004

Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen

B5 6-2	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-3	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-4	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-5	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-6	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-7	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-8	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-9	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-10	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-11	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-12	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003
B5 6-13	Maßnahmenplan	M 1:1.000	10.11.2004

2. Feststellung der Verzeichnisse

Die Planfeststellung umfasst folgende Verzeichnisse:

- Bauwerksverzeichnis (B1 Kapitel 10 und Anhang 4) in der Fassung vom 01.07.2003
- Grunderwerbsverzeichnis (B4 Kapitel 2) in der Fassung vom 10.11.2004
- Maßnahmeverzeichnis (B5 Anhang) in der Fassung vom 10.11.2004

3. Im Verfahren ersetzte Pläne und Verzeichnisse

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse ersetzen die ursprünglich ins Verfahren eingebrachten Pläne und Verzeichnisse wie folgt:

a) Pläne

Nr.	Planinhalt	Maßstab	Datum
Flughafen			
B1 1-3	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 1 von 2 ersetzt	M 1:2.500	25.03.2004
B1 1-3	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 1 von 2	M 1:2.500	13.06.2003
B1 2-1	Längsschnitt Start- und Landebahn/ Rollweg ersetzt	M 1:2.500/250	25.03.2004
B1 2-1	Längsschnitt Start- und Landebahn/ Rollweg	M 1:2.500/250	13.06.2003
B1 7-1	Lageplan Oberflächenentwässerung Start- und Landebahn Blatt 1 von 2	M 1:5.000	25.03.2004
B1 7-1	Lageplan Oberflächenentwässerung Overrun 03 und Vorfeld Blatt 1 von 2	M 1:5.000	13.06.2003

b) Verzeichnisse

- Grunderwerbsverzeichnis (B4 Kapitel 2) in der Fassung vom 10.11.2004 ersetzt
Grunderwerbsverzeichnis (B4 Kapitel 2) in der Fassung vom 01.07.2003
- Maßnahmeverzeichnis (B5 Anhang) in der Fassung vom 10.11.2004 ersetzt
Maßnahmeverzeichnis (B5 Anhang) in der Fassung vom 01.07.2003

4. Roteintragungen

In folgenden Plänen und Verzeichnissen wurden von der Planfeststellungsbehörde Roteintragungen vorgenommen:

a) Pläne

Grunderwerbspläne Flughafen und B 327			
B4 003	Lageplan	M 1:1.000	13.06.2003
B4 004	Lageplan	M 1:1.000	13.06.2003
Grunderwerbspläne Ausgleich- und Ersatz			
B4 010	Lageplan	M 1:1.000	25.06.2003
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen			
B5 6-9	Maßnahmenplan	M 1:5.000	25.06.2003

b) Verzeichnisse

- Grunderwerbsverzeichnis (B4 Kapitel 2) in der Fassung vom 10.11.2004
- Maßnahmeverzeichnis (B5 Anhang) in der Fassung vom 10.11.2004

III. Straßenrechtliche Regelungen

1. Widmung

Die neu entstehenden Straßenteilflächen der Bundesstraße Nr. 327 (B 327) von ca. Bau-km 0+000 bis 1+500 einschließlich des Einmündungsbereiches in die K 137 bei ca. Bau-km 1+470 werden gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG als Bundesstraße gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsfreigabe wirksam.

Die neu entstehenden Straßenteilflächen der Kreisstraße Nr. 137 (K 137) im Anschluss an den Einmündungsbereich B 327 (neu)/ K 137 bei ca. Bau-km 1+470 gelten gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe als Kreisstraße i.S.v. § 3 LStrG gewidmet.

2. Aufstufung

Die derzeit bestehenden Straßenteilflächen der Kreisstraße Nr. 137 (K 137) bzw. Nr. 77 (K 77) von ca. Bau-km 1+500 bis zur Einmündung in die B 327 bei ca. Bau-km 2+550 einschließlich der im Zuge der Verbreiterung neu hinzukommenden Teilflächen werden gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG i.V.m. § 38 LStrG zur Bundesstraße i.S.v. § 1 FStrG aufgestuft. Die Aufstufung wird mit der Verkehrsfreigabe wirksam.

3. Einziehungen

Das durch das künftige Flughafengelände überbaute Teilstück der Bundesstraße Nr. 327 (B 327) (alt) von ca. Bau-km 0+100 bis 0+950 sowie das künftig nicht mehr öffentlich nutzbare Teilstück der B 327 (alt) von ca. Bau-km 0+950 bis 2+440 ist gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG einzuziehen. Die Einziehung wird mit der Verkehrsfreigabe der verlegten B 327 wirksam.

Die in den Planunterlagen B 2 4-2, B 2 4-3 und B 2 4-4 zum Rückbau vorgesehenen Straßenteilflächen der B 327 (alt), der K 137 sowie der K 77 gelten gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG bzw. § 37 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

4. Sperrungen

Die derzeit bestehende B 327 wird für die Dauer der Bauarbeiten nach Maßgabe der Darstellung in der Planunterlage B 2, Kapitel 5, als Baustraße genutzt. Aufgrund der starken Nutzung dieses Straßenteils durch Baustellenfahrzeuge ist eine weitere Nutzung durch den öffentlichen Verkehr aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mehr möglich. Für die Dauer der Bauarbeiten ist daher die Sperrung der B 327 nach Maßgabe der Unterlage B 2 2-1 erforderlich. Dabei ist eine weitere Nutzung durch den langsamen und landwirtschaftlichen Verkehr zu ermöglichen. Die notwendigen Anträge sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen mit Nebenbestimmungen

1. Einleitung von Niederschlagswasser

Wasserrechtliche Zulassung zur Einleitung von Niederschlagswasser von den Flächen der Start- und Landebahn einschließlich deren geplanter Verlängerung und dem neuen Rollweg in verschiedene Gewässer III. Ordnung sowie von der neuen Vorfeldfläche nördlich des Vorfeldes 4 in den Bärenbach III. Ordnung: Änderung / Neufassung der Erlaubnisbescheide vom 10.10.1994 und vom 06.12.1999

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.04.2004 (BGBl. I S.550) i.V.m. §§ 7, 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 Nr. 4 des Gesetzes zur Ordnung über den Wasserhaushalt (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Neufassung vom 19.08.2002 (BGBl. I S. 3245), geändert durch Gesetz vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2), § 27 Landeswassergesetz (LWG) in der Neufassung vom 22.01.2004 (GVBl. S. 54) wird im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) – als zuständige obere Wasserbehörde - die bestehende, der Holding Flughafen-Hahn GmbH & Co. KG, 55483 Hahn-Flughafen von der Bezirksregierung Koblenz mit Bescheid vom 06.12.1999; Az.: 56-30-40-13/97 erteilte und mit Bescheid der SGD Nord vom 07.01.2002; Az.: 313-51-140-13/ 1997 PG geänderte Erlaubnis zur Einleitung von zeitweise mit Enteisungsmitteln kontaminiertem Niederschlagswasser aus den Entwässerungs-Teilgebieten H, I und L des Flughafens Hahn in verschiedene Gewässer III. Ordnung sowie die der Firma Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH, 55483 Lautzenhausen im Bescheid der Bezirksregierung Koblenz vom 10.10.1994; Az.: 56-40-36-07/94 miterteilte Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Entwässerungs-Teilgebiet E des Flughafens Hahn in den Bärenbach, Gewässer III. Ordnung geändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des auf den befestigten Flugbetriebs- und Flugverkehrsflächen (Start- und Landebahn einschließlich deren geplanter Verlängerung und dem zugehörigen neuen Rollweg sowie von der neuen Vorfeldfläche nördlich des Vorfeldes 4 nach Maßgabe der Pläne B1 7-1 und B1 7-2) des Flughafens Frankfurt-Hahn anfallenden Niederschlagswassers. Zu diesem Zweck ist die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, 55483 Hahn-Flughafen befugt, aus den Entwässerungs-Teilgebieten E, H, I und L Niederschlagswasser – zeitweise mit Enteisungsmitteln kontaminiert – nach Durchlaufen von Regenrückhaltebecken (RRB) wie folgt einzuleiten:

Lfd. Nr.	aus dem	auf dem Grundstück Flur	Flurstück Nr.	Gemarkung	in den/ein
1	Teilgebiet „E“ RRB Bärenbach	5	88	Bärenbach	Bärenbach
2	Teilgebiet „H“ RRB Wackenbach 1	13	1/5	Hahn	Wackenbach
3	Teilgebiet „I“ RRB Wackenbach 2	9	108/5	Hahn	namenloses Gewässer
4	Teilgebiet „L“ RRB Waschbach	12	28/6	Lötzbeuren	Waschbach

Lfd. Nr.	Rechtswert	Hochwert	Gemeindeschlüssel-Nr.
1	2592758	5535648	07 140 04 006
2	2590806	5536051	07 140 04 044
3	2591124	5536563	07 140 04 044
4	2589653	5534167	07 231 07 206

Folgende Einleitungsmengen dürfen nicht überschritten werden:

(Erläuterungen: Schmutzwasserabfluss = Q_s , Mischwasserabfluss = Q_m , Niederschlagswasserabfluss = Q_r , Trockenwetterabfluss = Q_t , Jahresschmutzwassermenge = JSM)

lfd. Nr.	Abflussart	l/s	m ³ /h	m ³ /d	JSM m ³ /a
1	Q_r	800	-	-	-
2	Q_r	79	-	-	-
3	Q_r	288	-	-	-
4	Q_r	175	-	-	-

Das mit Enteisungsmitteln belastete Niederschlagswasser aus dem Regenrückhaltebecken (RRB) „Waschbach“ muss an der Überwachungs-/ Messstelle

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Messstellen-Nr.	RW	HW
4	Kontrollschacht Ablauf des RRB Waschbach	2679920112	2589667	5534145

folgenden Anforderungen genügen:

Überwachungswert

Stoffe/ Stoffgruppen	Konzentration mg/l	Fracht kg/h
CSB ¹⁾	50	-

Erläuterungen:

- 1) Aus der nicht abgesetzten homogenisierten qualifizierten Stichprobe
(Eine qualifizierte Stichprobe umfasst mindestens 5 Stichproben, die in einem Zeitraum von höchstens 2 Stunden im Abstand von nicht weniger als 2 Minuten entnommen und gemischt werden)

Da nicht zu erwarten ist, dass im Abwasser die in der Anlage zu § 3 AbwAG unter der Nr. 5 genannten Metalle mit ihren Verbindungen, die adsorbierbaren organisch gebundenen Halogene (AOX) und die Giftigkeit gegenüber Fischen über den dort angegebenen Schwellenwerten liegen, wird insoweit von der Festlegung von Überwachungswerten abgesehen.

Ein vorstehend festgesetzter Wert ist einzuhalten.

Er gilt auch als eingehalten, wenn die Ergebnisse dieser und der vier vorausgegangenen staatlichen Überprüfungen in vier Fällen den jeweils maßgebenden Wert nicht

überschreiten und kein Ergebnis den Wert um mehr als 100 % übersteigt. Überprüfungen, die länger als drei Jahre zurückliegen, bleiben unberücksichtigt.

Den festgesetzten Werten liegen die in der Anlage zu § 4 der Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer – Abwasserverordnung (AbwV) – in der jeweils gültigen Fassung sowie die in der Anlage zu § 3 AbwAG, Teil B, aufgeführten Analyse- und Messverfahren zugrunde. Anstelle dieser Verfahren können die Untersuchungen auch mit geeigneten betriebsanalytischen Verfahren durchgeführt werden. Dabei sollen vorrangig umweltschonende Verfahren zum Einsatz kommen. Die Vergleichbarkeit mit genormten Analysen- und Messverfahren muss durch Maßnahmen der analytischen Qualitätssicherung gewährleistet werden.

Weitere Anforderungen:

Der pH-Wert des Abwassers muss zwischen 6,5 und 8,5 liegen.

Das Abwasser darf grundsätzlich keine Stoffe enthalten, die gemäß ATV-Arbeitsblatt A – 115 der Kanalisation fernzuhalten sind.

1.2 Dauer der Erlaubnis

Die Erlaubnis ist widerruflich.

1.3 Abwasseranlage

Die Erlaubnis schließt gemäß § 26 (3) LWG die Genehmigungen nach § 54 LWG zur Erweiterung und dem Betrieb des vorhandenen RRB Waschbach und zum Bau und Betrieb der Stauraumkanäle mit ein.

Die Genehmigung erlischt, wenn der Bau nicht binnen einer Frist von 2 Jahren begonnen und innerhalb von 5 Jahren seit Zustellung der Erlaubnis abgeschlossen ist.

1.4 Messeinrichtungen

Der Erlaubnisinhaber wird hiermit verpflichtet,

- a) im Ablauf der Regenrückhaltebecken Waschbach, Wackebach 1, Wackebach 2 und Bärenbach kontinuierliche Mengemesseinrichtungen zu installieren.
- b) im Ablauf der Regenrückhaltebecken Waschbach, Wackebach 1, Wackebach 2 und Bärenbach kontinuierliche Messeinrichtungen für die pH-Wert-, Temperatur- und Leitfähigkeitskontrolle zu installieren.
- c) im Ablauf des Regenrückhaltebeckens Waschbach eine kontinuierliche CSB-Messeinrichtung zu installieren.

Die Einrichtungen sind innerhalb von 6 Monaten zu installieren.

1.5 Besondere Nebenbestimmungen

- 1.5.1 Mit Enteisungsmitteln belastetes Niederschlagswasser darf erst ab einem CSB-Wert von kleiner als 150 mg/l (so bezeichnetes Trennkriterium an den Separierungsanlagen) über die RRB in Gewässer abgeleitet werden.
- 1.5.2 Wegen des gegenüber den Angaben im Antrag geänderten Trennkriteriums – CSB-Wert 150 mg/l anstelle 250 mg/l – sind die Volumina des RRB Waschbach, der erforderlichen Speichertanks und der Stauraumkanäle (Ziffer 7.2.3 bzw. 7.3.3 und Anhang 2, Anlagen 1-6 der Antragsunterlagen) zu überrechnen und bei der Bauausführung zu berücksichtigen.
- 1.5.3 Der für den Ablauf des RRB Waschbach festgelegte CSB-Überwachungswert ist wegen des erhöhten Schutzbedürfnisses des Brunnens Ahringsbach der Wasserversorgungsanlage Enkirch der Verbandsgemeindewerke Traben-Trarbach zwingend einzuhalten. Hierzu ist ein Verschlussmechanismus einzubauen, der erst ab einem CSB-Wert von weniger als 50 mg/l den Beckenablauf freigibt. Die Absperreinrichtung ist während der Enteisungskampagne monatlich auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfen.
- 1.5.4 Bis zum 30.06.2005 ist der SGD Nord ein Konzept vorzulegen, wie die Einhaltung des CSB-Überwachungswertes von 50 mg/l im Ablauf des RRB Waschbach auch im Störfall gewährleistet ist.
- 1.5.5 Der im RRB Waschbach befindliche Schlamm ist monatlich auf seinen Arsengehalt zu untersuchen.

1.6 Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung

- 1.6.1 Bei vorgesehenen Abweichungen von der wasserrechtlichen Zulassung ist die Erlaubnisänderung bis spätestens zwei Monate vor der beabsichtigten Inbetriebnahme zu beantragen.
- 1.6.2 Der Betreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlagen zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- 1.6.3 Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind ihm bekanntzugeben. Eine Vertretung muss jederzeit gesichert sein.
- 1.6.4 Der Erlaubnisinhaber (Adressat der Zulassung) hat dafür zu sorgen, dass die Anlage gemäß den Betriebsvorschriften bedient und ein Betriebstagebuch geführt wird, in das den zuständigen Behörden jederzeit Einblick zu gewähren ist. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen.
- 1.6.5 An geeigneter Stelle ist neben einer Ausfertigung des Erlaubnis-/Zulassungsbescheides eine ausführliche Betriebsanweisung vorzuhalten, in der u. a. Wartungsintervalle von Anlagenteilen sowie Störfallanweisungen anzugeben sind.

1.6.6 Die ordnungsgemäße Abwasservolumenstrommessung in den Beckenabläufen ist zu gewährleisten (regelmäßige Wartung, Kalibrierung).

1.6.7 Eigenüberwachung

1.6.7.1 Gemäß § 57 LWG hat der Betreiber einer Abwasseranlage eine Eigenüberwachung durchzuführen oder von geeigneten Dritten (Fremdlabor) durchführen zu lassen.

1.6.7.2 Aufgrund des § 57 LWG wird für die Eigenüberwachung folgendes festgelegt:

Die Landesverordnung über die Eigenüberwachung von Abwasserbehandlungsanlagen (EÜVOA) in der jeweils gültigen Fassung ist zu beachten, soweit nachstehend oder über Ausnahmezulassungen nichts Abweichendes geregelt ist.

Über die Wartung und den Betrieb der Anlagen ist ein Betriebstagebuch zu führen. Hierin sind insbesondere Abwassermengen, Wartungen, Störungen, Reparaturen, Ergebnisse wiederkehrender Zustands- und Funktionskontrollen, Chemikalienlieferungen, Chemikalienverbrauch, Menge und Zusammensetzung des Abfalls sowie Untersuchungsergebnisse einzutragen. In das Betriebstagebuch ist den zuständigen Behörden jederzeit Einblick zu gewähren.

Das Abwasser ist an der/den Überwachungsstelle/n wie folgt zu untersuchen oder untersuchen zu lassen:

Probenahme	Überwachungsparameter	Untersuchungshäufigkeit
Kontrollschacht - Ablauf des RRB Waschbach	Abwasservolumenstrom	k
	pH-Wert	k
	Temperatur	k
	elektr. Leitfähigkeit	k
	CSB **)	k
	TOC *) **)	w
	Arsen	m
	Kohlenwasserstoffe	m
	BSB ₅ *)	m
	DOC *) **)	m
	Kalium *)	m
	Natrium *)	m
Chlorid *)	m	
Kontrollschacht – Ablauf des RRB Wackenbach 1	Abwasservolumenstrom	k
	pH-Wert	k
	Temperatur	k
	elektr. Leitfähigkeit	k
	CSB **)	w
	TOC *) **)	w
	Kohlenwasserstoffe	m

	BSB ₅ *) DOC *) **) Kalium *) Natrium *) Chlorid *)	m m m m m
Kontrollschacht – Ablauf des RRB Wackenbach 2	Abwasservolumenstrom pH-Wert Temperatur elektr. Leitfähigkeit CSB **) TOC *) **) Kohlenwasserstoffe BSB ₅ *) DOC *) **) Kalium *) Natrium *) Chlorid *)	k k k k w w m m m m m m
Kontrollschacht – Ablauf des RRB Bärenbach	Abwasservolumenstrom pH-Wert Temperatur elektr. Leitfähigkeit CSB **) TOC *) **) Kohlenwasserstoffe BSB ₅ *) DOC *) **) Kalium *) Natrium *) Chlorid *)	k k k k w w m m m m m m

Erläuterungen:

k = kontinuierlich; wt = werktätlich; w = wöchentlich; m = monatlich; v = vierteljährlich;
h = halbjährlich; j = jährlich;

*) Diese Parameter sind nur in der Winterperiode zwischen dem 01.10. eines Jahres und dem 30.04. des Folgejahres zu überwachen.

**) Analyse aus der gleichen, nicht abgesetzten und homogenisierten Probe.

Soweit nicht genauer vorgegeben, ist an wechselnden Tagen und zu wechselnden Tageszeiten zu untersuchen.

Zum Zeitpunkt der Probenahme ist der Abwasservolumenstrom zu messen. Der sich daraus ergebende Abwasservolumenstrom pro Stunde ist anzugeben.

Die Untersuchungsergebnisse sind in einem Eigenüberwachungsbericht zu dokumentieren. Der Eigenüberwachungsbericht ist jährlich – spätestens bis 31.05. des Folgejahres - der SGD Nord und dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht in Mainz vorzulegen. Er muss mindestens folgende Angaben über das im Berichtszeitraum eingeleitete Abwasser enthalten:

- a) das eingeleitete monatliche Abwasservolumen sowie die monatlichen Mittelwerte der Konzentrationen der Überwachungsparameter,
- b) die ermittelten höchsten Konzentrationen von Schadstoffen und Schadstoffgruppen mit dem jeweiligen Abwasservolumenstrom während der Probenahme und
- c) die Ergebnisse der Zustandsprüfung von Abwasserkanälen und -leitungen.

1.6.7.3 Die Auswirkungen des Enteisungsmiteinsatzes sind durch Bestimmung der biologischen Gewässergüte unterhalb der Einleitung aus dem RRB Waschbach und am Zusammenfluss der Abläufe aus den RRB Wackenbach 1 und 2 an den bisherigen Messstellen B und C zu kontrollieren. Die Benennung einer weiteren Messstelle im Bärenbach bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Hierzu sind durch jährlich mindestens 3 biologische Gewässeruntersuchungen (Makrozoobenthosuntersuchungen) jeweils Anfang Oktober, Anfang Februar und Ende April (vor, während und nach der Enteisungsmittelkampagne) zu dokumentieren.

Der Umfang der Untersuchungen ist wie bisher in Anlehnung an die Routineüberwachung des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht durchzuführen.

Die Untersuchungen sind von einer fachkundigen Person durchzuführen. Als fachkundig gelten Personen, die eine entsprechende Hochschulausbildung als Gewässerbiologe absolviert haben und über eine mindestens dreijährige Berufserfahrung verfügen.

Der Bericht ist jeweils bis zum 30.06. des Jahres der SGD Nord und dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht in Mainz vorzulegen.

1.6.8 Eine vorhersehbare, vorübergehende Änderung in der Betriebsweise der Abwasseranlagen (z.B. Reparaturfall), die eine Überschreitung der Einleitungsbestimmungen zur Folge haben kann, ist der SGD Nord rechtzeitig unter Darstellung der Notwendigkeit und Vorgehensweise anzuzeigen.

1.6.9 Unvorhergesehene Störungen/ Störfälle, die negative Auswirkungen auf Gewässer haben können, sind unverzüglich den unteren Wasserbehörden bei den Kreisverwaltungen Bernkastel-Wittlich in Wittlich und Rhein-Hunsrück-Kreis in Simmern, der SGD Nord sowie dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht in Mainz anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

1.6.10 Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist der SGD Nord ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

1.6.11 Die Kosten von jährlich bis zu 5 staatlichen Überwachungen der Abwassereinleitung hat gemäß § 94 Abs. 3 LWG der Betreiber zu tragen.

1.7 Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau und Betrieb der Abwasseranlagen

- 1.7.1 Rechtzeitig vor Baubeginn zur Erweiterung des RRB Waschbach ist der SGD Nord die Ausführungsplanung mit dem geprüften Standsicherheitsnachweis (Prüfbericht des Prüfingenieurs für Baustatik) zur Zustimmung vorzulegen.
- 1.7.2 Zur wasserbehördlichen Bauüberwachung und Bauabnahme gemäß § 95 LWG sind der SGD Nord frühzeitig der beabsichtigte Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Bauabnahme ist schriftlich zu beantragen.
- 1.7.3 Bei der Abnahme sind etwaige Abweichungen von der Planung durch Bestandspläne zu belegen. Zusätzlich sind folgende Nachweise vorzulegen:
- Dichtheitsprüfung der Abwasseranlagen
 - Abnahmeschein über Bewehrung
 - Betonprüfzeugnisse
 - Wasserdichtheitsprüfung
- 1.7.4 Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Abnahme erfolgt ist oder eine Zustimmung der Gewässeraufsichtsbehörde für eine vorzeitige Inbetriebnahme vorliegt.
- 1.7.5 Alle baulichen Anlagen müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die DIN-Vorschriften und sonstigen technischen Bauvorschriften. Daneben sind die Vorschriften der Landesbauordnung und die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft zu beachten.
- 1.7.6 Nach der Baustellenverordnung sind unter bestimmten Voraussetzungen (§§ 2 und 3 BaustellV)
- eine Vorankündigung an die Gewerbeaufsicht spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle zu übermitteln,
 - ein Koordinator zu bestellen sowie
 - ein Sicherheits- und Gesundheitsplan zu erstellen.
- 1.7.7 Die Abwasseranlagen - das Rohrleitungssystem gemäß DIN EN 1610 bzw. DIN 4279 - sind auf Wasserdichtheit zu prüfen.
- 1.7.8 Der Ablauf der Regenrückhaltebecken muss so ausgebildet sein, dass ohne Schwierigkeiten zu jeder Zeit Abwasserproben entnommen und Wassermengenmessungen durchgeführt werden können.
- 1.7.9 Bei Störungen ist durch geeignete Einrichtungen (vgl. auch „Besondere Nebenbestimmungen“) sicherzustellen, dass
- ein jederzeit wahrnehmbares Warnsignal die Störung anzeigt und
 - der Abwasserablauf unverzüglich geschlossen wird.
- 1.7.10 Bezüglich der Mitbenutzung von Straßengelände im Bereich der Bundesstraße mit den Kanalleitungen ist ein entsprechender Straßenbenutzungsvertrag mit dem LSV abzuschließen.

Die entsprechenden Planunterlagen mit den technischen Bestimmungen sind rechtzeitig vor Baubeginn in 3-facher Ausfertigung vorzulegen.

Der Beginn der Bauarbeiten ist der zuständigen Straßenmeisterei mitzuteilen.

- 1.7.11 Anfallende Bodenüberschussmassen sind ordnungsgemäß zu verbringen. Hierfür ist in der Regel eine öffentlich-rechtliche Zulassung erforderlich, sofern diese Massen nicht auf eine abfallrechtlich zugelassene Deponie verbracht werden.
- 1.7.12 Nach Bauausführung ist der ursprüngliche Zustand der in Anspruch genommenen un bebauten Flächen wiederherzustellen. Böschungen sind landschaftsgerecht auszumodellieren und an das angrenzende Gelände harmonisch anzubinden.
- 1.7.13 Die vorgesehenen Baumaßnahmen sind so durchzuführen, dass der Eintrag von Trübstoffen ins Gewässer auf ein Minimum beschränkt wird.

Fischereirechtsinhaber bzw. -pächter sind mindestens 6 Wochen vor Baubeginn davon in Kenntnis zu setzen.

Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind den Kreisverwaltungen Bernkastel-Wittlich und Rhein-Hunsrück-Kreis als Untere Fischereibehörden anzuzeigen.

1.8 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.8.1 Für beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zweckes oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen, sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung sind die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und/oder Erlaubnisse rechtzeitig zu beantragen.
- 1.8.2 Diese Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen.
- 1.8.3 Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
- 1.8.4 Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen § 41 (1) WHG bzw. § 128 (1) LWG verstößt. Ordnungswidrigkeiten können nach § 41 (2) WHG bzw. § 128 (2) LWG mit einer Geldbuße bis zu 50.000,- Euro geahndet werden.

1.9 Abwasserabgabe

Die nachträgliche Festlegung einer Jahresschmutzwassermenge für das kontaminierte, enteisungsmittelhaltige Niederschlagswasser des Winterhalbjahres und Erhebung einer Abwasserabgabe bleibt ausdrücklich vorbehalten.

**2. Herstellung von Rohrdurchlässen unter der B 327 (neu)
Plangenehmigung gem. §§ 9 LuftVG, 31 Abs. 1, 3 WHG i.V.m. § 72 LWG und § 76
LWG**

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.04.2004 (BGBl. I S. 550) i.V.m. § 31 Abs. 2, 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.08.2002 (BGBl. I S. 3245), geändert durch Gesetz vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 22. Januar 2004 wird die Plangenehmigung erteilt, Rohrdurchlässe als Ausgleich für Einwirkungen auf die Quellbereiche des Waschbaches unter der B 327 (neu) zwischen km 0 + 700 bis 1 + 000 nach Maßgabe des Planes B2 4-2 herzustellen.

Die folgenden Auflagen sind Bestandteil der Plangenehmigung:

- 2.1 Die Rohre sind so groß zu bemessen dass sie zu einem Drittel mit Sediment verfüllt werden können.
- 2.2 Die teilweise Auffüllung dient dem Erhalt der ökologischen Durchgängigkeit in den Quellbereichen des Baches. Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Durchlässe ist nachzuweisen.
- 2.3 Die Details sind vor Baubeginn noch mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft abzustimmen.

3. Herstellung von fünf Laichgewässern am Waschbach

**Plangenehmigung gem. §§ 9 LuftVG, 31 Abs. 1, 3 WHG i.V.m. § 72 LWG und § 76
LWG**

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.04.2004 (BGBl. I S. 550) i.V.m. § 31 Abs. 2, 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.08.2002 (BGBl. I S. 3245), geändert durch Gesetz vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 22. Januar 2004 wird die Plangenehmigung erteilt, fünf Laichgewässer nach Maßgabe des Planes B5 6-9 herzustellen.

Die folgenden Auflagen sind Bestandteil der Plangenehmigung:

- 3.1 Die Laichgewässer sind im Nebenanschluss des Waschbaches anzulegen, ohne direkte Verbindung zum Bach.
- 3.2 Die Speisung hat ausschließlich durch Grundwasser und Niederschläge zu erfolgen.

V. Luftverkehrsrechtlichen Regelungen mit Nebenbestimmungen

1. Flugbetriebsflächen

1.1 Entscheidung über Einzelantrag

Die bestehenden und jeweils 300 m langen, befestigten Overruns der Start- und Landebahn nord-östlich der Landeschwelle 21 und süd-westlich der Landeschwelle 03 sowie der bestehende Sicherheitsstreifen in Verlängerung der Landebahn 21 mit einer Länge von 300 m werden zur Nutzung als Start- und Landebahn zugelassen.

1.2 Bau und Anlage

Für den Bau und die Anlage der Flugbetriebsflächen sind insbesondere folgende nationale und internationale Richtlinien und Empfehlungen einzuhalten:

- Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flughäfen vom 27.02. 2003 (NfL I - 95/03),
- Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr (NfL I – 96/03),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 02.09.2004, veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 168 vom 07.09.2004 (S. 19937 ff.),
- ICAO Anhang 14.

Vor Beginn der Baumaßnahmen an den Flugbetriebsflächen ist ein gesonderter Bauablaufplan mit Darstellung der vorgesehenen zeitlichen Abfolge der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

2 Funktionsfähigkeit und Sicherheit

2.1 Hindernisfreiheit

Die Antragstellerin hat die maßgeblichen Start- und Landebahnstreifen und die Hindernisbegrenzungsflächen auch außerhalb des Flughafengeländes frei von Hindernissen im Sinne von Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO zu halten.

2.2 Anemometer

Das geplante Anemometer 03 ist mit einer Tages- und Nachtkennzeichnung zu versehen und als Luftfahrthindernis auf der Flugplatzkarte zu veröffentlichen. Ein entsprechend geänderter Flugplatzkartenentwurf ist der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) über die Planfeststellungsbehörde zu übermitteln.

Der Baubeginn des Anemometers ist der DFS rechtzeitig bekannt zu geben. Vor Inbetriebnahme hat die Antragstellerin der Planfeststellungsbehörde 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.

Um eine ungestörte Anströmung des Anemometers zu erreichen, hat der Abstand zu dem Anemometer nächstgelegenen Hindernis das 15-fache der Höhe des Hindernisses zu betragen.

Südlich des Standortes ist weiterer Erdabtrag nicht vorzunehmen.

2.3 Gradientenverlauf der Start- und Landebahn

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

2.4 Enteisungsfläche/Rollwegführung

Die Rollweghaltepunkte sowie die genaue Position der Luftfahrzeuge auf der neuen Nachenteisungsfläche sind so festzulegen, dass eine Beeinträchtigung der ILS-Anlage vermieden wird. Vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn hat die Antragstellerin ein Konzept der betrieblichen Gestaltung der neuen Rollweg- und Enteisungsflächennutzung der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

2.5 Vogelschlag

Auf Basis der Empfehlungen des Vogelschlaggutachtens des DAVVL e. V. hat die Antragstellerin ein Vogelvergrämungshandbuch zu erstellen. Dieses ist der Planfeststellungsbehörde vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn zwecks Zustimmung vorzulegen. Das Handbuch hat neben der Umsetzung der Empfehlungen des Gutachtens den Empfehlungen des ICAO Anhang 14, ICAO Airport Services Manual, Part 3 sowie den vom BMVBW herausgegebenen „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“ vom 13.02.1974 (NfL I – 123/74) vollständig Rechnung zu tragen.

2.6 Feuerlöschwesen

Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass die Reaktionszeiten gemäß den Anforderungen und Empfehlungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO auch für die verlängerte Start- und Landebahn erfüllt werden.

2.7 Windverhältnisse

Die Antragstellerin hat vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn eine flugmeteorologische Bewertung der Windverhältnisse und Strömungsbedingungen in dem Bereich des neu gefertigten Teils der Flugbetriebsflächen einzuholen und der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

2.8 Anpassung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung vom 14.07.1993, in der aktuell gültigen Fassung, wird gemäß § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG durch gesonderten Bescheid entsprechend dem Ergebnis der Planfeststellung ergänzt und geändert.

2.9 Änderung des Bauschutzbereiches

Aufgrund der Verschiebung des Flughafenbezugspunktes ändert sich der festgelegte Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG. Der daraus resultierende Bauschutzbereich wird mit Erlass der Änderungsgenehmigung ortsüblich bekannt gemacht.

Hinweis:

Das Vorhaben liegt innerhalb des festgelegten Bauschutzbereiches des Flughafens. Der Bauablauf ist dementsprechend mit der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) vor Baubeginn abzustimmen. Die Errichtung von Luftfahrthindernissen (z.B. Baukräne, Zäune und sonstige Bauanlagen) unterliegt der Genehmigungspflicht nach § 15 LuftVG. Die entsprechende Genehmigung ist rechtzeitig unter Vorlage geeigneter Bauausführungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

3 Lärmschutz

3.1 Flugbetriebliche Regelungen

3.1.1 Versetzter Startpunkt

Für die Startrichtung 21 wird mit Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn ein um 1.150 m in Richtung Südwesten versetzter Startpunkt festgesetzt. Alle Luftfahrzeuge, für die die ab dem versetzten Startpunkt zur Verfügung stehenden Betriebsstrecken ausreichend sind, haben den Start von dem versetzten Startpunkt aus zu beginnen. Die Rollwegführung erfolgt hierbei über Rollweg E. Nur Luftfahrzeuge, die aufgrund ihrer technischen Leistungsmerkmale den versetzten Startpunkt nicht nutzen können, starten vom Anfang der Startbahn.

3.1.2 Anflüge bei Nacht

Sichtanflüge (VFR) zum Flughafen Frankfurt-Hahn werden für den Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr (Ortszeit) für Luftfahrzeuge mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von über 14 to (MTOM) untersagt.

3.2 Tagschutz (6.00 bis 22.00 Uhr)

3.2.1 Die Antragstellerin hat auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Tagschutzgebietes gelegenen Grundstücks, das zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an Aufenthaltsräumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten und ein für den Tageszeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschritten wird.

3.2.2 Das Tagschutzgebiet ist in der beigelegten Anlage 1 eingetragen, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist. Es umfasst das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen umschlossen wird sowie die Ortslage Lautzenhausen.

3.2.3 Außerhalb des Tagschutzgebietes ist das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen durch den Eigentümer eines Grundstückes, welches zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bebaut oder bebaubar war, nachzuweisen. Wird der Nachweis der Überschreitung der Schutzziele erbracht, hat die Antragstellerin die Kosten für den Nachweis zu tragen sowie die erforderlichen Schallschutzvorrichtungen zu gewähren.

3.2.4 Liegt ein Grundstück oder Gebäude nur zum Teil im Tagschutzgebiet, so gilt es als vollständig innerhalb des Schutzgebiets gelegen.

3.3 Nachtschutz (22.00 bis 6.00)

- 3.3.1 Die Antragstellerin hat Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Nachtschutzgebietes gelegenen Grundstücks, das zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftungseinrichtungen an Schlafräumen (einschließlich Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten) Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 53 dB(A) auftreten und ein für den Nachtzeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird.
- 3.3.2 Das Nachtschutzgebiet ist in der beigefügten Anlage 2 eingetragen, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist. Es umfasst das Gebiet, in dem pro Nacht (6.00 bis 22.00 Uhr) ein A-bewerteter Maximalpegel von 68 dB(A) außen mindestens 13mal erreicht oder überschritten wird sowie die Ortslagen Lautzenhausen, Kleinich, Lötzbeuren und Hirschfeld-Langenwald.
- 3.3.3 Die Auflagen 3.2.3 und 3.2.4 gelten entsprechend.

3.4 Besonders schutzbedürftige Einrichtungen

3.4.1 Altenheime/Seniorenwohntentren

- 3.4.1.1 Für den Tageszeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) hat die Antragstellerin auf Antrag des Trägers von Altenheimen und Seniorenwohntentren, soweit diese Einrichtungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an Wohn- und Gemeinschaftsräumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten und ein für den Tageszeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschritten wird.
- 3.4.1.2 Für den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) hat die Antragstellerin auf Antrag auf des Trägers von Altenheimen und Seniorenwohntentren, soweit diese Einrichtungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftungseinrichtungen an Schlafräumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 53 dB(A) auftreten und ein für den Nachtzeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 32 dB(A) nicht überschritten wird.

3.4.2 Pflegeheime

Die Antragstellerin hat auf Antrag des Trägers von vollstationären Pflege- und Rehabilitationseinrichtungen für schwerkranke, alte oder behinderte Menschen, soweit diese Einrichtungen zum Zeitpunkt des Erlasses des

Planfeststellungsbeschlusses errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftungseinrichtungen an den schutzbedürftigen Räumen (Bettenräume) Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt-Hahn im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 45 dB(A) auftreten sowie ein für den Tageszeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 36 dB(A) und für den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) von 32 dB(A) im Rauminnern nicht überschritten wird.

3.4.3 Schulen

Die Antragstellerin hat auf Antrag der Träger von Schulen, soweit diese Einrichtungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an dem Schulbetrieb unmittelbar dienenden Räumen (Unterrichtsräume, Hörsäle, Bibliotheken etc.) Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass tagsüber durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten sowie ein für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 40 dB(A) im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern nicht überschritten wird.

3.4.4 Kindergärten

Die Antragstellerin hat auf Antrag der Träger von Kindergärten, soweit diese Einrichtungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an regelmäßig dem Aufenthalt der Kinder dienenden Räumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass tagsüber durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern ein für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschritten wird. Findet in dem Kindergarten eine Ganztagsbetreuung statt, die eine Mittagsruhe der Kinder beinhaltet, so besteht zusätzlich ein Anspruch auf geeignete Schallschutzvorrichtungen für die Ruheräume. Diese haben zu gewährleisten, dass im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern ein für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 36 dB(A) nicht überschritten wird.

3.4.5 Die Anspruchsberechtigten Einrichtungen sind dem Teil C IV 8.6.3.2 zu entnehmen. Im Übrigen gilt Auflage 3.2.3 entsprechend.

3.5 Entschädigungen für Außenwohnbereiche

3.5.1 Die Antragstellerin hat auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Entschädigungsgebietes gelegenen Grundstückes, das zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bebaut oder bebaubar war und über Außenwohnbereiche (Balkon, Terrassen etc.) verfügt, Entschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung der Außenwohnbereiche zu leisten.

3.5.2 Das Entschädigungsgebiet ist in der beigefügten Anlage 3 eingetragen, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist. Es umfasst das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten

Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 65 dB(A) außen umschlossen wird.

- 3.5.3 Liegt ein Außenwohnbereich nur zum Teil im Entschädigungsgebiet, so gilt er als vollständig innerhalb des Schutzgebiets gelegen.
- 3.5.4 Außerhalb des Tagschutzgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Außenwohnbereichsentschädigung durch den Eigentümer eines Grundstückes, welches im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bebaut oder bebaubar war, nachzuweisen. Wird der Nachweis erbracht, hat die Antragstellerin die Kosten für den Nachweis zu tragen sowie eine Entschädigung zu gewähren.
- 3.5.5 Die Entschädigung beträgt 2 % des Verkehrswerts des jeweiligen Grundstücks. Der Verkehrswert des Grundstücks ist zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln. Die Entschädigung ist als einmaliger Betrag pro Objekt zu leisten.

3.6 Allgemeine Regelungen zu Schallschutzvorrichtungen und Entschädigungsleistungen

- 3.6.1 Die Antragstellerin kann Schallschutzvorrichtungen gemäß den Auflagen 3.2 bis 3.4 selbst einbauen lassen oder dem Betroffenen auf Nachweis die angemessenen Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzvorrichtungen erstatten.
- 3.6.2 Soweit die Kosten für erforderliche Schallschutzvorrichtungen im Sinne der Auflagen 3.2 bis 3.4 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen überschreiten und damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, hat der Eigentümer gegenüber der Antragstellerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld in Höhe der sich daraus ergebenden Minderung des Verkehrswertes. Diese ist durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen zu bestimmen. Die Kosten hierfür hat die Antragstellerin zu tragen.
- 3.6.3 Stehen Gebäude oder Grundstücke im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder Wohnungseigentümers, so tritt dieser an die Stelle des Grundstückseigentümers.
- 3.6.4 Ansprüche auf Schallschutzvorrichtungen einschließlich der ggf. erforderlichen Belüftungseinrichtungen im Sinne der Auflagen 3.2 bis 3.4 sowie auf Entschädigungen gemäß der Auflage 3.5 können nur bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Start- und Landebahn gegenüber der Antragstellerin geltend gemacht werden. Die Frist beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem die verlängerte Start- und Landebahn in Betrieb genommen wird. Die Antragstellerin hat die Entstehung der Ansprüche unmittelbar nach Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in den zu dem Nachtschutzgebiet gehörenden Gemeinden unter Hinweis auf das Antragserfordernis und die Fristlänge öffentlich bekannt zu machen.
- 3.6.5 Ein Anspruch im Sinne der Auflagen 3.2 bis 3.4 oder entsprechende Kostenerstattung ist ausgeschlossen,
- wenn das betroffene Gebäude ohne die erforderliche Baugenehmigung errichtet wurde oder genutzt wird;
 - wenn das betroffene Gebäude zum Abriss bestimmt ist oder nur vorübergehend für die schutzwürdigen Zwecke genutzt wird;

- wenn das Grundstück zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs nicht mehr bebaubar und nicht mit einem rechtmäßig errichteten Gebäude bebaut ist;
- wenn eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung zum Einbau von ausreichenden Schallschutzvorrichtungen (z.B. aufgrund von Auflagen in der Baugenehmigung) bereits besteht;
- wenn ausreichende Schallschutzvorrichtungen bereits vorhanden sind;
- wenn die Antragstellerin im Einzelfall nachweist, dass der anspruchsauslösende Lärmpegel im Rauminnern unterschritten wird;
- wenn bei gewerblich genutzten Arbeits- und Aufenthaltsräumen tagsüber die Arbeitsgeräusche im Rauminnern größer sind als die von außen eindringenden Fluglärmimmissionen.

3.7 Fluglärmüberwachung

- 3.7.1 Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde jährlich (spätestens bis zum 01.03. des Folgejahres) die Gesamtzahl der nächtlichen Flugbewegungen sowie Anzahl und Aufteilung (gemäß AzB/99-Gruppeneinteilung) der Nachtflugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate des vorausgegangenen Jahres mitzuteilen.
- 3.7.2 Die Antragstellerin hat für die Überwachung des Fluglärms gemäß § 19 a LuftVG mit Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn eine zusätzliche stationäre Lärmmessanlage zu errichten und zu betreiben. Der genaue Standort der neuen Anlage wird unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen und in Abstimmung mit der Kommission nach § 32 b LuftVG durch die Planfeststellungsbehörde vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn festgelegt. Die Antragstellerin hat hierbei sicherzustellen, dass sich Flugdaten und Messdaten eindeutig zuordnen lassen. Der ordnungsgemäße Betrieb aller Lärmmessanlagen ist durch die Antragstellerin jährlich zu überprüfen. Die entsprechenden Prüfprotokolle sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3.7.3 Die Antragstellerin hat vor Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn der Planfeststellungsbehörde ein Lärmmesskonzept zur Zustimmung vorzulegen und umzusetzen. Dieses Konzept hat in Ergänzung der Verpflichtung nach § 19 a LuftVG Art und Ablauf von dauerhaft durchzuführenden, mobilen oder stationären Fluglärmmessungen auszuweisen. Die Planfeststellungsbehörde wird die Verbandsgemeinden Kirchberg, Rhaunen, Traben-Trarbach, Bernkastel-Kues, Zell, Kastellaun, die Gemeinde Morbach sowie die Kommission nach § 32 b LuftVG vor einer Zustimmung anhören.
- 3.7.4 Die Antragstellerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde eine sachkundige Person zu benennen, die als Ansprechpartner für Fragen des Fluglärms und des Fluglärmschutzes zuständig ist.
- 3.7.5 Für entsprechende Anfragen aus der Bevölkerung hat die Antragstellerin ein „Lärmtelefon“ einzurichten. Sie hat eine umgehende Bearbeitung und Beantwortung der eingehenden Anfragen sicherzustellen und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Die Telefonnummer hat die Antragstellerin mit Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn öffentlich in den Verbandsgemeinden Kirchberg, Rhaunen, Traben-Trarbach, Bernkastel-Kues, Zell, Kastellaun und der Gemeinde Morbach bekannt zu machen.

VI. Sonstige Regelungen und Nebenbestimmungen

1. Forstrecht

Die in dem Rodeplan und den Plänen B3 3-1 und B3 4-1 dargestellten Rodungen von Einzelbäumen und Wald sowie die Umwandlung in eine andere Bodennutzungsart werden gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 14 Landeswaldgesetz (LWaldG) genehmigt.

Der Beginn der Waldumwandlung ist der zuständigen Forstbehörde schriftlich anzuzeigen.

Die Eingriffe in die Waldbestände sind in Umfang und Höhe so zu gestalten, dass eine Durchdringung der laut einschlägigen Bestimmungen gegebenen Hindernisfreigrenzen vermieden wird.

Die nötigen Ersatzaufforstungen sind nach Maßgabe der festgestellten Maßnahmeblätter und -pläne durchzuführen. Die Ersatzaufforstungen, deren genaue Lage und technische Ausführung sowie die zu verwendenden standortgerechten Baumarten sind unter Berücksichtigung des landschaftspflegerischen Begleitplans in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und dem zuständigen Forstamt durchzuführen.

Auf die nachfolgende Auflage A VI 2.6 a) wird hingewiesen.

2. Naturschutz und Landschaftspflege

- 2.1 Auf Grundlage der Maßnahmepläne im Anhang von Band B 5 hat die Antragstellerin detaillierte Pflege- und Entwicklungspläne zu erarbeiten, um die Funktion der Ausgleichsflächen dauerhaft zu gewährleisten. Für die vorgesehenen Gehölzpflanzungen sind einheimische Arten der potenziellen natürlichen Vegetation zu wählen. Einzelheiten sind mit der zuständigen Landespflegebehörde abzustimmen.
- 2.2 Für die im Zuge der „Ertüchtigung des bestehenden Vorfeldes 4“ beschriebene kleinräumige Inanspruchnahme von Flächen untergeordneter ökologischer Bedeutung erfolgt die Kompensation im Rahmen des landschaftspflegerischen Entwicklungskonzepts.
- 2.3 Die Antragstellerin hat zur Sicherung der ökologischen Verträglichkeit der Bau-maßnahmen - ausgenommen hiervon sind Rodungsmaßnahmen; für diese gilt Auflage 2.6 a) - und für die Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans eine fachlich qualifizierte Bauüberwachung zu beauftragen. Diese hat sich einer fachlich qualifizierten ökologischen Baubegleitung zu bedienen. Sie überwacht anhand eines von ihr in Abstimmung mit der zuständigen Landespflegebehörde aufgestellten und fortgeführten Zeitplans die zeitliche Abfolge von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen.
- 2.4 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten unvermeidbaren Eingriffe sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in Abstimmung mit der zuständigen Landespflegebehörde nach Maßgabe des unter Ziffer 2.3 genannten zu erstellenden Zeitplans schrittweise durchzuführen. Der Erfolg der Maßnahmen ist nach fünf Jahren zusammen mit der zuständigen Landespflegebehörde zu prüfen. Eventuell bestehende Defizite sind in Abstimmung mit der zuständigen Landespflegebehörde zu beseitigen. Sofern keine einvernehmliche Regelung erzielt

werden kann, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

- 2.5 Die Antragstellerin hat den Zeitplan zur Ausführung der angeordneten Maßnahmen einzuhalten. Abweichungen sind unter Vorlage einer gutachterlichen Stellungnahme der Bauüberwachung mit der zuständigen Landespflegebehörde abzustimmen.
- 2.6 Das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (LUWG) hat in einer Stellungnahme zu den ergänzenden Untersuchungen der Antragstellerin zur Frage der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens auf die festgestellte Population der Mopsfledermaus und unter Berücksichtigung der ihm zur Verfügung gestellten Einwendungen der anerkannten Naturschutzvereine ausgeführt, dass die im Hinblick auf die beabsichtigte Verlängerung der Start- und Landebahn vorgenommenen Untersuchungen hinsichtlich der einzelfallbezogenen Methodik und der ermittelten Ergebnisse wissenschaftlich nicht zu beanstanden sind und dem Stand der Technik entsprechen. Damit sei nachgewiesen, dass die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen des FFH-Schutzes insgesamt bestehe. Mit der Untersuchung sei allerdings auch deutlich geworden, dass das Vorkommen der Mopsfledermaus eines besonderen Schutzes zum einen durch eine Erweiterung des vom Land Rheinland-Pfalz vorgeschlagenen FFH-Gebietes „Ahringsbachtal“ und zum anderen durch weitere Maßnahmen im Sinne der Errichtung eines strengen Schutzregimes nach den Art. 12, 13 FFH-RL i.V.m. Anhang IV der Richtlinie bedarf. Da die Erweiterung des Schutzgebietes „Ahringsbachtal“ vom Land Rheinland-Pfalz bereits auf den Weg gebracht wurde, ist der „strenge Schutz“ der Fledermausarten als Arten des Anhangs IV der FFH-RL im Eingriffsbereich des Vorhabens durch ein besonders zu entwickelndes Schutzmanagement zu gewährleisten. Dabei sind auch folgende Auflagen zu beachten:
- a) Zur Durchführung der festgestellten Maßnahmen der Rodung ohne Änderung der Bodennutzungsart sowie des Waldumbaus und der Entnahme von Einzelhindernissen ist unter Beteiligung der Oberen Landespflegebehörde und des LUWG ein Konzept zu erstellen, mit dem der Habitaterhalt und die Habitatoptimierung trotz der anstehenden Rodungsmaßnahmen und der beabsichtigten Entnahme von Einzelbäumen gewährleistet werden kann. Hierbei ist sicherzustellen, dass wertvolle tatsächliche und potenzielle Quartierbäume so weit wie möglich erhalten bleiben. So weit möglich ist bei Einzelhindernissen einer Wipfelkürzung der Vorzug vor einer vollständigen Entnahme der Bäume zu geben. Die Bauausführung hat unter Einbeziehung sachkundiger Personen insoweit strikt nach dem abgestimmten Konzept zu erfolgen.
 - b) Zur Kontrolle des Habitaterhalts und der Population ist durch Telemetrierung von Fledermäusen ein Monitoring-Programm aufzusetzen. Damit sollen auch weitere Erkenntnisse zur Populationsgröße und ihrer Verteilung im Untersuchungsraum, zur Reaktion auf Licht und Lärm im Flughafenbetrieb, zur genauen Störanfälligkeit, zu den Wechselbeziehungen mit anderen Räumen und zur Verifizierung des Schutzerfolges bei den vorgenommenen Wipfelkürzungen gewonnen werden. Die Einzelheiten des Monitorings sind mit der SGD Nord und dem LUWG abzustimmen. Sollte sich erweisen, dass fallweise Änderungen und Optimierungen im Schutzmanagement der Fledermäuse erforderlich werden, sind diese in das Schutzmanagement einzuplanen. Sollten dabei die Belange Dritter erstmalig oder stärker als in den festgestellten Planunterlagen berührt werden und mit diesen keine Einigung über die ergänzenden bzw. geänderten Maßnahmen möglich sein, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzuholen.

- 2.7 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist dafür Sorge zu tragen, dass bei der landespflegerischen Maßnahme K 12 (Entwicklung eines Buchenmischwaldes) eine Wuchsendhöhe von 30 m eingehalten wird.
- 2.8 Bei der Umsetzung der landespflegerischen Maßnahmen K 1, K 2, K 5, K 17, K 18, K 19, K 24, K 25 und K 27 ist die Anpflanzung beerentragender Sträucher zu vermeiden.
- 2.9 Die in der Planung vorgesehenen Aufforstungsflächen „Z 2“ und „Z 3“ wurden den Forst- und Kulturämtern vorgestellt. Dabei handelt es sich um ackerbaulich genutzte Flächen. Sollten bei den anstehenden Grunderwerbsverhandlungen die betroffenen Landwirte der Flächeninanspruchnahme nicht zustimmen und um den Belangen der Landwirtschaft in diesem Fall optimal Rechnung zu tragen, wird die Antragstellerin verpflichtet, im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer nach geeigneten Ausweichflächen zu suchen und diese mit der oberen Landespflegebehörde abzustimmen. Sollte trotz aller Bemühungen eine Flächenverlegung nicht zu Stande kommen, bleibt es bei den in der Gemarkung Briedel vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen.
- 2.10 Die 5 Laichgewässer (Maßnahmenblatt A 2) müssen im Nebenschluss angelegt werden ohne direkte Verbindung zum Bach. Die Speisung hat durch Grundwasser und Niederschläge zu erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass bei der Entnahme von Fichten keine Destabilisierung des betroffenen Waldes erfolgt.
- 2.11 Hinsichtlich der Ersatzmaßnahme auf der Fläche K 1 gemäß Maßnahmenblatt E 1 wird auf die Auflage A VI 5.2 verwiesen.
- 2.12 Bei der Bachauenentfichtung (Maßnahmenblatt E 2) ist darauf zu achten, dass keine Destabilisierung des betroffenen Waldes erfolgt.

3. Verlegung B 327

- 3.1 Die Landespolizeischule und das Polizeipräsidium Koblenz haben darauf hingewiesen, dass eine Erreichbarkeit der Landespolizeischule über das wegfallende Tor Trier für die Sicherstellung von Bereitschaftsdiensten gewährleistet sein muss und dazu vorgeschlagen, die alte B 327 in dem eingezogenen Bereich zwischen Tor Trier und der Einmündung an die B 50 für diese Zwecke zu nutzen. Die Forderung ist berechtigt. Der Antragstellerin wird dementsprechend aufgegeben, die Planung im angesprochenen Bereich in Absprache mit der Landespolizeischule so vorzunehmen, dass dieser Straßenabschnitt für die v.g. Zwecke genutzt werden kann. Die danach verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft und die Belange der Entwässerung sind mit den zuständigen Landespflege- und Wasserbehörden abzustimmen. Sollte mit diesen keine Einigung erzielt werden können, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- 3.2 Zur Erhaltung der landwirtschaftlichen Wegeverbindungen wird der Antragstellerin aufgegeben, die B 327 auch ab dem Zeitpunkt der Sperrung für den öffentlichen Verkehr und auch nach dem Rückbau zur Baustraße dem langsam fahrenden und dem landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen; dabei muss gewährleistet sein, dass grundsätzlich eine durchgehende und geeignete Verbindung im Bereich zwischen der Einmündung B 327 (alt)/L 193 und der Einmündung B 327 (alt) /K 77 besteht. Diese Wegeverbindung muss so lange bestehen bleiben, bis die verlegte B 327 unter Verkehr genommen wird.

- 3.3 Bei der Herstellung der Gewässerquerungen im Zuge der B 327 mit den Quellbereichen des Waschbachs ist aus gewässerökologischen Gründen eine Bodensubstratschicht von ca. 60 cm zu erhalten.

4. Denkmalpflege

Die Antragstellerin hat den Beginn der Erdarbeiten rechtzeitig dem Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege (Festung Ehrenbreitstein, 56077 Koblenz, Rufnummer: 0261/73626) sowie der Fachbehörde der Archäologischen Denkmalpflege für den Regierungsbezirk Trier und den Landkreis Birkenfeld (Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1, 54290 Trier, Rufnummer: 0651/97740) anzuzeigen, so dass vor Baubeginn eine archäologische Untersuchung und Dokumentation der zu erwartenden Funde und Befunde möglich ist.

Die Antragstellerin hat zudem die für den Bau eingesetzten Firmen anzuweisen, etwa zutage kommende Funde (Mauern, Erdverfärbungen, Knochen, Skeletteile, Scherben, Münzen, Eisengegenstände etc.) unverzüglich zu melden. Auf die entsprechenden Bestimmungen des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes (§§ 16 - 21 DSchPflG) ist hinzuweisen.

5. Versorgungsleitungen

- 5.1 Hinsichtlich der Kraftstofffernleitung Zweibrücken–Bitburg hat sich die Antragstellerin rechtzeitig vor Baubeginn mit der Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Hohlstraße 12, 55743 Idar-Oberstein, in Verbindung zu setzen und unter Vorlage der Bauausführungspläne die notwendigen Sicherungsmaßnahmen abzustimmen. Dabei ist die „Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Kraftstoffleitungen der NATO in der Bundesrepublik Deutschland“ zu beachten. Insbesondere muss der Schutzbereich der Fernleitung von jeglicher Bebauung und Bepflanzung – entsprechend der bestehenden vertraglichen Regelungen – freigehalten werden. Der Zugang zur Rohrleitungstrasse, die behördlich vorgeschriebenen Kontrollgänge sowie die regelmäßige Trassenreinigung müssen ungehindert durchgeführt werden können.

Die Kostentragung für die erforderlichen Maßnahmen richtet sich dabei nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. vertraglichen Vereinbarungen.

- 5.2 Die Antragstellerin hat bei der Aufforstungen im Bereich der Gemarkung Würrich (K 1) gemäß Maßnahmenblatt E 1 einen 15 m umfassenden Schutzstreifen der Ferngasleitungen Nr. 50 mit Betriebskabel und Zubehör, DN 950, Bestandsplan Blatt 2195 und Nr. 450 mit Zubehör, DN 1000, Bestandsplan Blatt 2195 der TENP (Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH) zu beachten. Die Antragstellerin hat sich diesbezüglich vor Beginn der Maßnahme mit der Ruhrgas AG, vertreten durch die PLEdoc GmbH, Kallenbergstraße 5, 45141 Essen, in Verbindung zu setzen.

- 5.3 Hinsichtlich der Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG hat sich die Antragstellerin rechtzeitig vor Baubeginn mit dem genannten Unternehmen in Verbindung zu setzen (Technik Niederlassung, Polcher Straße 15-19, 56727 Mayen), um die notwendigen Sicherungs-, Anpassungs- bzw. Verlegemaßnahmen abzustimmen und vor Ort festzulegen. Die von der Telekom AG vorgetragenen Anregungen sind dabei zu beachten, wobei sich eine Regelung über Betretungsrechte des Flughafengeländes an den Bestimmungen der §§ 19 b, 29 d LuftVG orientieren muss.

Die Kostentragung für die erforderlichen Maßnahmen richtet sich dabei nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. vertraglichen Vereinbarungen.

6. Baugrund

- 6.1 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.
- 6.2 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. Die ordnungsgemäße Lagerung von Bodenaushub ist der Planfeststellungsbehörde spätestens 3 Wochen vor Beginn der Arbeiten zum Bodenaushub nachzuweisen.
- 6.3 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.
- 6.4 Für den Tiefenbereich ab 0,5 m unter dem Planum bzw. der Gründungssohle ist ein Verformungsmodul von mindestens 45 MN/m² bzw. ein Verdichtungsgrad von mindestens 97% der Proctordichte erforderlich.
- 6.5 Alle zum Einbau vorgesehenen Erdstoffe sind vor ihrem Einbau einer Eignungsprüfung zu unterziehen. Andernfalls sind der Planfeststellungsbehörde von der Antragstellerin entsprechende Eignungsnachweise vorzulegen.
- 6.6 Es sind ausschließlich unbelastete Böden einzubauen. Andernfalls ist eine Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden erforderlich.
- 6.7 Sollte im Zuge der Aushubarbeiten ein von den Ausführungen im Baugrundgutachten abweichender Bodenaufbau festgestellt werden, ist ein Gutachter heranzuziehen.

7. Luftsicherheitsmaßnahmen

Das erweiterte Flughafengelände ist gemäß dem in Plan B1 1-7 eingetragenen Zaunverlauf einzuzäunen.

Die Sicherung des Flughafenbetriebs sowie die bauliche Gestaltung des Zauns müssen den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, der Verordnung (EG) 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ICAO Anhang 14 und 17 sowie den übrigen einschlägigen Vorgaben entsprechen.

Während der Bauphase muss sichergestellt sein, dass nur Personen in die nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereiche des Flughafens gelangen können, denen dies gemäß §§ 19 b, 29 d LuftVG gestattet ist.

8. Sonstige

Drei Wochen vor Beginn der Erdarbeiten im Bereich des Nivellment-Punktes 11/6009 (in Höhe des derzeitigen LLZ 21, westlich der B 327) hat sich die Antragstellerin mit dem Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation, Herrn Reichert, Tel. 0261-492298, in Verbindung zu setzen. Die Verlegung des Nivellment-Punktes 11/6009 erfolgt durch Techniker des Landesamtes in Absprache mit dem ausführenden Bauunternehmen.

9. Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen insbesondere zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, zum Schutz von Natur- und Landschaft sowie zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs bleibt vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor allem vor, eine Neubewertung der Lärmsituation auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen vorzunehmen und gegebenenfalls die Schutzgebiete neu auszuweisen, sofern sich eine dauerhafte und nicht nur unerhebliche Überschreitung der Prognosezahlen oder maßgebliche und nachhaltige Veränderung der Zusammensetzung der Verkehre ergeben sollte. Die Antragstellerin hat auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für eine Überprüfung notwendigen Unterlagen auf ihre Kosten vorzulegen.

VII. Entscheidung über Anträge und Einwendungen

Einwendungen und Anträge gegen Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen und die Art und Weise der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.

Die Einwendungen, Stellungnahmen und Anträge gegen die Planfeststellung des Ausbauvorhabens selbst werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Roteintragungen, Planänderungen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VIII. Kostenentscheidung

1. Die FFHG trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens
2. Die Höhe der Gebühren und zu erstattenden Auslagen wird gesondert festgesetzt.

IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Folgende graphische Darstellungen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses:

- Anlage 1 (Tagschutzgebiet, Beurteilungspegel: $L_{eq(3), 6-22 h} = 60 \text{ dB(A)}$;
M = 1:50.000
- Anlage 2 (Nachtschutzgebiet, Beurteilungspegel: $L_{max, 22-6 h} = 13 \times 68 \text{ dB(A)}$;
M = 1:50.000
- Anlage 3 (Entschädigungsgebiet, Beurteilungspegel: $L_{eq(3), 6-22 h} = 65 \text{ dB(A)}$;
M = 1:50.000

B. Sachverhalt

I. Vorgeschichte

Antragstellerin und Betreiberin des Flughafens Frankfurt-Hahn ist die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH. Die Betreibergesellschaft besteht in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Gesellschafter sind die Fraport AG mit 73,07 % der Anteile und das Land Rheinland-Pfalz mit 26,93 % der Anteile.

Der Flugplatz Hahn wurde unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg von den französischen Streitkräften kraft Besatzungsrechts angelegt und in der Folge von den US-Streitkräften übernommen, die ihn als Militärflugplatz betrieben. Ein luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren wurde nicht durchgeführt. Im Jahr 1960 wurde für den militärischen Flugplatz ein Bauschutzbereich, am 24. November 1977 ein Lärmschutzbereich festgesetzt, der am 25. Juli 1983 eine Änderung erfuhr.

Infolge des Abzugs der US-Truppen wurde der regelmäßige Flugbetrieb im Dezember 1992 eingestellt.

Mit Schreiben vom 01. Juni 1992 stellte die Rechtsvorgängerin der Antragstellerin einen Antrag auf Genehmigung einer zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes. In dem Anschreiben hieß es, dass im Rahmen der zunächst vorgesehenen zivilen Mitbenutzung, die nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte in eine zivile Betriebsfortsetzung münde, eine Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz zur zivilen Mitbenutzung und anschließenden Fortnutzung der bestehenden Anlage beantragt werde. Zur Erläuterung hieß es u. a., mit der zivilen Mitbenutzung könne gleichzeitig in einer besonders vom Truppenabbau betroffenen Region eine neue Entwicklungsperspektive aufgezeigt werden; in Betracht komme insbesondere die Durchführung von Fracht- und Personencharterluftverkehr. Die Markterfordernisse könnten im Frachtluftverkehr weitgehend nur außerhalb des Tagesverkehrs erfüllt werden; dies bedinge einen 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen pro Woche. Mittelfristig, vorbehaltlich eines hierfür durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens, sei eine Erweiterung der Start- und Landebahn, die zur Zeit ca. 2.400 m betrage, auf 4.000 m Länge in Richtung Südwesten angestrebt. Damit würden interkontinentale Verbindungen möglich.

Die US-Truppen gaben den Standort am 31. August 1993 endgültig auf. Die Mitbenutzungsverträge zwischen der Rechtsvorgängerin der Antragstellerin, der Bundesrepublik Deutschland, den US-Forces und dem Land Rheinland-Pfalz vom 21. Dezember 1992 und 19. Oktober 1993 sehen eine Aufteilung des Geländes in das eigentliche Flughafengelände und das umfangreiche anderweitig nutzbare Gelände vor. Nur der engere Flughafenbereich blieb in der militärischen Widmung und sollte für Zwecke der Reservehaltung der NATO vorgesehen bleiben.

Das gesamte Gelände steht inzwischen im Eigentum der Antragstellerin.

Die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn wurde vom damaligen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr am 14. Juli 1993 „im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen)“ und zwar in der Zeit von täglich 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Über die Zulassung von weitergehendem Flugbetrieb in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Nachtflugbetrieb) sollte nach einem Vorbehalt in der Genehmigung vom 14. Juli 1993 zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Dies ist in der Genehmigung vom 19. April 1994 geschehen. Zugelassen wurden in dieser Zeit im Wesentlichen Starts und Landungen von sog. „lärmarmen Strahlflugzeugen und

Propellerflugzeugen“ (Strahlflugzeuge nach Kapitel 3 sowie bestimmte lärmzertifizierte Propellerflugzeuge).

Auf der Grundlage eines Vorbehalts zur Anordnung weiterer Betriebsregelungen und Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wurde die Genehmigung vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau am 21. März 1997 geändert. Diese Änderungsgenehmigung enthielt insbesondere eingrenzende Regelungen des Flugbetriebes zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zum Inübnghalten von Luftfahrzeugführern für besonders schützwürdige Zeiten.

Eine weitere Änderung erfuhr die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn durch die Prozesserkklärung des Landes Rheinland-Pfalz im Verwaltungsstreitverfahren vor dem Obergerverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz am 01.07.1997. Danach wird über die Anordnung weiterer Auflagen zum Schutz vor Fluglärm insbesondere dann entschieden, wenn in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr regelmäßig mehr als 40 Flugbewegungen (Starts oder Landungen) mit strahlgetriebenen Flugzeugen oder mehr als 12 Flugbewegungen mit zivilen strahlgetriebenen Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 150 t auf dem Flugplatz Hahn verzeichnet werden.

Inhaberin der Genehmigung ist seit Bescheid des damals zuständigen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesens vom 20.08.2001 die Antragstellerin. Der Name des Flughafens wurde mit Bescheid vom 12.09.2001 in Flughafen Frankfurt-Hahn geändert.

Der Flughafen verfügt über eine 2.440 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn. An beiden Enden der Start- und Landebahn befinden sich je 300 m lange und 45 m breite Overruns (Stoppbahnen). Im Anzeigeverfahren wurde im Jahr 2002 die Errichtung eines 300 m langen und 45 m breiten befestigten Sicherheitsstreifen am Landebahnkopf 03 zugelassen.

Die Betreiberin des Flughafens hat laut Genehmigung für Schallschutzvorrichtungen in Aufenthaltsräumen Sorge zu tragen, so dass durch An- und Abflüge im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren Schallpegel als 55 dB (A) auftreten. Das Schutzgebiet umfasst das Gebiet, das von der Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) umschlossen wird. Es umfasst folgende Wohnlagen: Hahn, Lautzenhausen, Büchenbeuren, (ehemalige Housing Area) und Bahnhof Hirschfeld. Zum Schutzgebiet gehören weiterhin die außerhalb der 62 dB(A) Grenzlinie liegenden Wohnlagen Lötzbeuren, Würrich, Belg, Kleinich und Löffelscheid.

Daneben hat das OVG Rheinland-Pfalz durch Urteil vom 01.07.1997¹ den damaligen Klägern einen weitergehenden Anspruch auf Schallschutz zugebilligt, der eine Absenkung des Maximalpegelwertes auf 52 dB(A) am Ohr des Schlafers vorsah.

¹ OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 01.07.1997 (7 C 11843/93.OVG)

II. Antrag

Mit Schreiben vom 04.09.2003 beantragte die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Antragstellerin) im Wege der Planfeststellung nach den §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550)

- den Plan für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn (Verlängerung der Start- und Landebahn, Errichtung eines neuen Rollweges, Ersatz des Vorfeldes 1, Umverlegung der Bundesstraße B 327) nach Maßgabe der beiliegenden Pläne planfestzustellen,
- den Bau und Betrieb dieser Anlagen zuzulassen sowie
- die zur Anlage und für den Betrieb erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG) zu erteilen.

Mit dem Planfeststellungsantrag wurden folgende weitere Pläne, Nachweise, Erläuterungsberichte und Gutachten vorgelegt:

1. Antrag auf Feststellung von Plänen

Flughafen		
B1 1-1	Übersichtslageplan Flughafengelände	M 1:10.000
B1 1-3	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 1 von 2	M 1:2.500
B1 1-4	Flugbetriebsflächen mit Höhenverbund Blatt 2 von 2	M 1:1.000
B1 1-5	Lageplan Abzubrechende Flächen/ bauliche Anlagen	M 1:5.000/2.500
B1 1-7	Übersichtslageplan Flughafenzaun	M 1:10.000
B1 2-1	Längsschnitt Start- und Landebahn/ Rollweg	M 1:2.500/250
B1 2-7	Querschnitt Vorfeld Stationen km 0+507 und km 0+557	M 1:1.000/100
B1 7-1	Lageplan Oberflächenentwässerung Start- und Landebahn Blatt 1 von 2	M 1:5.000
B1 7-2	Lageplan Oberflächenentwässerung Overrun 03 und Vorfeld	M 1:5.000
Umverlegung B 327		
B2 4-1	Ausbauquerschnitt	M 1:100
B2 4-2	Lageplan Blatt 1 von 3	M 1:1.000
B2 4-3	Lageplan Blatt 2 von 3	M 1:1.000
B2 4-4	Lageplan Blatt 3 von 3	M 1:1.000
B2 4-5	Höhenplan Blatt 1 von 4	M 1:1000/100
B2 4-6	Höhenplan Blatt 2 von 4	M 1:1000/100
B2 4-7	Höhenplan Blatt 3 von 4	M 1:1000/100
B2 4-8	Höhenplan Blatt 4 von 4	M 1:1000/100

	Rodeplan	
B3 3-1	Lageplan	M 1:2.000
B3 4-1	Einzelhindernisse	M 1:2.000

	Grunderwerbspläne Flughafen und B 327	
B4 002	Lageplan	M 1:1.000
B4 003	Lageplan	M 1:1.000
B4 004	Lageplan	M 1:1.000

	Grunderwerbspläne Ausgleich- und Ersatz	
B4 005	Lageplan	M 1:1.000
B4 006	Lageplan	M 1:1.000
B4 007	Lageplan	M 1:1.000
B4 008	Lageplan	M 1:1.000
B4 009	Lageplan	M 1:1.000
B4 010	Lageplan	M 1:1.000
B4 011	Lageplan	M 1:1.000
B4 012	Lageplan	M 1:1.000
B4 013	Lageplan	M 1:1.000
B4 014	Lageplan	M 1:1.000

	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen	
B5 6-2	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-3	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-4	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-5	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-6	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-7	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-8	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-9	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-10	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-11	Maßnahmenplan	M 1:5.000
B5 6-12	Maßnahmenplan	M 1:5.000

2. Antrag auf Feststellung von Verzeichnissen

Die Feststellung folgender Verzeichnisse wird beantragt:

B1 Kapitel 10:	Bauwerksverzeichnis
B4 Kapitel 2:	Grunderwerbsverzeichnis
B5 Anhang:	Maßnahmenverzeichnis

3. Unterlagen nach § 40 Abs. 1 Nr. 6, 7 LuftVZO

Nach § 8 Abs. 6 LuftVG sei die Genehmigung nach § 6 LuftVG nicht mehr Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren. Gleichwohl würden, um die Voraussetzungen für die Anpassung des Genehmigungsinhalts an die Ergebnisse dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG; § 40 Abs. 1 LuftVZO) zu schaffen, folgende Planunterlagen vorgelegt:

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
B1 11-3	Längsschnitt Start- und Landeflächen gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO	M 1:25.000/2.500
B1 11-4	Längsschnitt gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7b LuftVZO	M 1:5.000/500
B1 11-5	Querschnitt gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7c LuftVZO Stationen km 1+900 und km 3+500	M 1:2.500/250

4. Landschaftspflegerischer Begleitplan und Umweltverträglichkeitsstudie

Mit dem Planfeststellungsantrag wurden der nach § 20 Abs. 4 BNatSchG und sinngemäß nach § 4 Abs.4 LPfIG Rheinland Pfalz geforderte Landschaftspflegerische Begleitplan sowie die gemäß § 6 UVPG beizubringenden Unterlagen in Form einer Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt. Ferner wurde eine gutachterliche Untersuchung gemäß § 34 BNatSchG zur Verträglichkeit des Projektes mit den Schutzgebieten des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ vorgelegt.

4.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sei gemäß § 20 Abs. 4 BNatSchG Bestandteil des Fachplanes und bestehe aus einem Erläuterungsbericht (Band B5) mit folgenden Inhalten:

- B5 1 Anlass und Aufgabenstellung
- B5 2 Beschreibung des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden
- B5 3 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens
- B5 4 Beschreibung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren
- B5 5 Beschreibung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt
- B5 6 Beschreibung der Maßnahmen für Naturschutz und Landschaftspflege
- B5 7 Zusammenfassung

Anhang: Maßnahmenverzeichnis

Mit dem LBP wurden nachrichtlich folgende Pläne vorgelegt:

B5 3-1	Bestands- und Konfliktplan	M 1:5.000
B5 6-1	Maßnahmenübersichtsplan	M 1:25.000

Die planfestzustellenden Maßnahmenpläne und Grunderwerbspläne sowie das planfestzustellende Maßnahmenverzeichnis seien bereits unter Kapitel 1 aufgeführt.

4.2 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Im vorgelagerten Raumordnungsverfahren seien die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen entsprechend dem Planungsstand des Vorhabens bereits geprüft worden. Die Bestimmungen des § 15 Abs. 2 und 3 UVPG seien dabei erfüllt worden. Für das jetzt folgende Zulassungsverfahren konzentriere sich die Umweltverträglichkeitsstudie gemäß § 16 Abs. 3 auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Die gemäß § 6 UVPG und unter Berücksichtigung von § 16 Abs. 3 UVPG durch den Vorhabenträger beizubringenden Unterlagen seien Inhalt des Gutachtens im Band C18. Der erläuternde Text besteht aus den Teilen:

Teil I Allgemeine Grundlagen

Teil II Anthropogene Schutzgüter

- 1 Schutzgut Menschen – Auswirkungen nachts
- 2 Schutzgut Menschen – Auswirkungen tags
- 3 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Teil III Naturbezogene Umweltschutzgüter

- 1 Schutzgut Tiere und Pflanzen
- 2 Schutzgut Boden
- 3 Schutzgut Wasser
- 4 Schutzgut Klima und Luft
- 5 Schutzgut Landschaft
- 6 Wechselwirkungen
- 7 Maßnahmen zu Vermeidung und Minderung sowie Ausgleich und Ersatz
- 8 Berücksichtigung kumulierender Vorhaben

Teil IV Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Mit der Umweltverträglichkeitsstudie wurden im Band C18 folgende Pläne vorgelegt:

C18 II-1	Immissionsorte für lärmmedizinische Beurteilungen	M 1:50.000
C18 II-2	Schutzgut Menschen Auswirkungen nachts Blatt 1 von 2	M 1:25.000
C18 II-3	Schutzgut Menschen Auswirkungen nachts Blatt 2 von 2	M 1:25.000
C18 II-4	Schutzgut Menschen Auswirkungen tags Blatt 1 von 2	M 1:25.000
C18 II-5	Schutzgut Menschen Auswirkungen tags Blatt 2 von 2	M 1:25.000
C18 II-6	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter Auswirkungen	M 1:10.000
C18 III-1	Schutzgut Tiere Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-2	Schutzgut Tiere Auswirkungen	M 1:10.000
C18 III-3	Schutzgut Pflanzen Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-4	Schutzgut Pflanzen Auswirkungen	M 1:10.000
C18 III-5	Schutzgut Boden Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-6	Schutzgut Boden Auswirkungen	M 1:10.000
C18 III-7	Schutzgut Wasser Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-8	Schutzgut Wasser Auswirkungen	M 1:10.000

C18 III-9	Schutzgut Klima und Luft Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-10	Schutzgut Klima und Luft Auswirkungen	M 1:10.000
C18 III-11	Schutzgut Landschaft Bestandsbewertung	M 1:10.000
C18 III-12	Schutzgut Landschaft Auswirkungen	M 1:10.000

4.3 Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000

Im vorgelagerten Raumordnungsverfahren sei auf der Stufe der raumordnerischen Bewertungen festgestellt worden, dass keine erheblichen Konflikte zu den Schutzgebieten des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ zu erwarten sind. Mit Bezug auf § 34 BNatSchG und zur Untersetzung dieser Bewertung auf dem Planungsstand der Genehmigungsplanung wurde im Band C16 eine vertiefende gutachterliche Untersuchung zu dieser Thematik vorgelegt.

Mit der Verträglichkeitsuntersuchung wurden im Band C16 folgende Pläne vorgelegt:

C16 001	Übersichtslageplan	M 1:50.000
C16 002	Bestandslageplan	M 1:15.000

5. Nachrichtliche Unterlagen

Im Weiteren wurden folgende nachrichtliche Unterlagen zur Erläuterung und zur Information über das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben vorgelegt:

5.1 Bände

A2	Antragsbegründung
A3	Vorhabenalternativen
A4	Zusammenfassung
B1	Flugbetriebsflächen und bauliche Anlagen
B2	Umverlegung B 327 und sonstige Neuordnung von Wegen
B3	Rodeplan

5.2 Nachrichtliche Pläne

A2 1-1	Lärmkonturen Tag, Nacht und Bauschutzbereich	M 1:75.000
A2 2-1	Das bestehende Lärmschutzgebiet	M 1:50.000
A2 8-1	Lärmkonturen Planungsfall 2015	M 1:50.000
A2 8-2	Landschafts- und Naturschutzgebiete, Natura-2000-Gebiete im Umfeld des Vorhabens	M 1:50.000
B1 1-2	Übersichtslageplan	M 1:5.000
B1 1-6	Bestandsplan Flughafen	M 1:10.000
B1 2-2	Regelquerschnitt Start- und Landebahn	M 1:50
B1 2-3	Regelquerschnitt Rollweg	M 1:50
B1 2-4	Regelquerschnitt Vorfeld	M 1:50
B1 2-5	Charakteristische Querprofile Stationen km 2+800 und km 3+300	M 1:1.000/100
B1 2-6	Charakteristische Querprofile	M 1:1.000/100

	Stationen km 3+500 und km 3+800	
B1 2-8	Übersichtslageplan Flugsicherungsanlagen	M 1:10.000
B1 2-9	Lageplan Befeuerung	M 1:2.500
B1 3-1	Bauschutzbereich	M 1:50.000
B2 2-1	Übersichtslageplan Umverlegung B 327	M 1:5.000
B2 2-2	Übersichtshöhenplan Umverlegung B 327	M 1:5.000/500
B2 4-9	Charakteristische Querprofile	M 1:100
B4 001	Übersichtslageplan	M 1:50.000
C2 1-1	An- und Abflugrouten für Instrumentenverfahren	M 1:100.000
C15	Lageplan zum Baugrundgutachten/ Teil II	M 1:4.000

6. Weitere Einzelanträge

6.1 Flugbetriebsflächen

Es werde beantragt, nach Maßgabe der Pläne B1 1-3 und B1 1-4 die bestehende Start- und Landebahn auf 3.800 m zu verlängern, so dass folgende festgesetzte Strecken gelten:

Betriebsrichtung	Startlaufstrecke (TORA)	Startstrecke (TODA)	Startabbruchstrecke (ASDA)	Landestrecke (LDA)
03	3.500 m	3.860 m	3.800 m	3.200 m
21	3.800 m	3.860 m	3.800 m	3.500 m

Es solle zulässig sein, von der Ausführung der Schultern am Verlängerungsstück der Start- und Landebahn gemäß Plan B1 1-3 und B1 2-2 insofern abzuweichen, dass die gleiche Ausführungsform zur Anwendung komme, wie bei der beabsichtigten Sanierung der Schultern der bestehenden Start- und Landebahn.

Es werde beantragt, die Genehmigung des Flughafens Frankfurt-Hahn vom 14. Juli 1993 – geändert durch Änderungsgenehmigungen vom 19. April 1994, 21. März 1997, 12. September 2001 sowie durch die Prozessklärung vom 1. Juli 1997 vor dem OVG Rheinland-Pfalz – gemäß § 6 Abs. 4 i.V.m. §§ 8 bis 10 LuftVG entsprechend dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zu ändern bzw. anzupassen.

6.2 Wasserwirtschaft

Gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 54 LWG werde beantragt, die nach Maßgabe der Pläne B1 7-1 und B1 7-2 vorgesehenen Anlagen zur

Oberflächenentwässerung der neu hinzukommenden Flugbetriebsflächen zu genehmigen.

Gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 55 LWG werde beantragt, die Einleitung der im Winterbetrieb mit Enteisungsmitteln verunreinigten Niederschlagswässer von den neu hinzukommenden Flugbetriebsflächen (Verlängerung der Start- und Landebahn, Rollweg einschließlich zwei Anrollwegen und Nachenteisungsfläche, Vorfeldfläche Ersatz Vorfeld 1) nach Maßgabe der Pläne B1 7-1 und B1 7-2 in die Abwasserdruckleitungen zuzulassen.

6.3 Straßen

6.3.1 Widmungen

Es werde beantragt, die nach Maßgabe der Pläne B2 4-2 und B2 4-3 planfestzustellende Straße (Umverlegung der B 327) von km 0+000 bis km 1+500 gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 2 FStrG als Bundesstraße zu widmen. Die Widmung solle mit Verkehrsübergabe wirksam werden.

6.3.2 Aufstufung

Es werde beantragt, das nach Maßgabe der Pläne B2 4-3 und B2 4-4 planfestzustellende und gemäß den technischen Anforderungen an eine Bundesstraße auszubauende Teilstück der Kreisstraße K 137 ab km 1+500 bis zur Verschwenkung in die Bundesstraße B 327 (km 2+610) gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG und i. V. m. § 38 LStrG Rheinland-Pfalz aufzustufen und als Bundesstraße zu widmen. Die Widmung solle mit Verkehrsübergabe wirksam werden.

6.3.3 Einziehungen

Es werde beantragt, das durch das künftige Flughafengelände nach Maßgabe des Planes B2 2-1 überbaute Teilstück der B 327 (alt) ab km 0+100 bis km 0+950 gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG einzuziehen. Die Einziehung solle mit Sperrung wirksam werden.

Es werde beantragt, das verbleibende und nicht mehr öffentlich nutzbare Teilstück der B 327 (alt) gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 2 FStrG nach Maßgabe des Planes B2 2-1 ab km 0+950 bis km 2+440 einzuziehen. Die Einziehung solle mit Sperrung wirksam werden. Nach Maßgabe des Grunderwerbsplanes (Pläne B4 003 und B4 004) i.V.m. dem Grunderwerbsverzeichnis solle das Eigentum an diesem Teilstück der B 327 (alt) auf die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH übertragen werden.

6.3.4 Vorübergehende Verkehrsbeschränkung

Gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 21 Abs. 2 LStrG Rheinland-Pfalz werde vorsorglich beantragt, von Beginn der Bauarbeiten für die Herstellung der Flugbetriebsflächen bis zur Verkehrsübergabe der umverlegten B 327 eine Umleitungsstrecke für die unterbrochene B 327 anzuordnen.

6.4 Geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale

Es werde beantragt, gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 38 LPfIG Rheinland-Pfalz nach Maßgabe der Darstellung im landschaftspflegerischen Begleitplan die erforderlichen Befreiungen zur Beeinträchtigung von nach §§ 20 und 24 LPfIG geschützten Landschaftsbestandteilen sowie Pflanzen und Tieren zu erteilen.

Ferner werde beantragt, gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 38 LPfIG eine Befreiung vom Verbot des § 22 Abs. 2 LPfIG (hier: Beeinträchtigung der als Naturdenkmal ausgewiesenen Eiche an der B 327 (alt) durch Wipfelkürzung) zu erteilen (vgl. hierzu Band C18 Teil II, Kapitel 3 und Teil III, Kapitel 1).

6.5 Rodungen und Baumfällungen

Es werde beantragt, gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 14 LWaldG Rheinland-Pfalz die mit dem Vorhaben verbundenen Umwandlungen von Wald in andere Nutzungsarten nach Maßgabe des Planes B3 3-1 (Rodeplan, Lageplan) zu genehmigen.

- Zur Durchführung der Rodungen und zur Umsetzung der Aufwuchsbeschränkungen nach Maßgabe des Planes B3 3-1 werde Befreiung von den Verboten gemäß § 5 Abs. 1 LWaldG beantragt.

Ferner werde beantragt, nach Maßgabe des Planes B3 4-1 (Einzelhindernisse) die Fällung von Waldbäumen, die außerhalb der zu rodenden und dauerhaft mit Aufwuchsbeschränkungen zu belegenden Bereiche als Einzelhindernis ausgewiesen wurden, zu gestatten.

6.6 Denkmalschutz

Es werde beantragt, gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 13 Abs. 1 DSchPflG Rheinland-Pfalz die nach Maßgabe des Planes C18 II-6 notwendigen Grabungen in einem Grabhügelfeld einschließlich der Sicherung von Bodendenkmälern zu erlauben.

7. Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen

Mit dem Planfeststellungsantrag wurden folgende Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen vorgelegt:

- C 1 Verkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt-Hahn
- C 2 Datenerfassungssystem (DES)
- C 3 Umlegung der landseitigen Verkehre auf das Straßennetz
- C 4 Technisches Lärmgutachten - Fluglärm
- C 5 Technisches Lärmgutachten - Straßenverkehrslärm für Verlegung der B 327

- C 6 Technisches Lärmgutachten - Bodenlärm
- C 7 Technisches Lärmgutachten - Gesamtlärmbelastung
- C 8 Lärmmedizinisches Gutachten
- C 9 Gutachten über Schadstoffausbreitung
- C 10 Studie zur Verlängerung der Start- und Landebahn 03/21
- C 11 Konzept- und Installationsuntersuchungen zur Verlegung des Localizers 21 und Gleitweges 03
- C 12 Flugklimatologisches Gutachten und Stellungnahme zu Auswirkungen auf das Lokalklima
- C 13 Vogelschlaggutachten
- C 14 Gutachterliche Stellungnahme zur Hindernissituation
- C 15 Baugrundgutachten
- C 16 Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000
- C 17 Beurteilung der betroffenen Waldbestände hinsichtlich Waldwert- und Jagdwertminderung
- C 18 Umweltverträglichkeitsstudie

III. Antragsbegründung

Die Antragstellerin begründet Ihren Antrag auf Planfeststellung im Wesentlichen damit, dass selbst unter Ausnutzung der vorhandenen befestigten Fläche, d.h. durch die Einbeziehung der Overruns die Start- und Landebahn auf maximal 3.045 m verlängert werden könnte. Jedoch resultierten auch bei einer Startlaufstrecke von 3.045 m für Frachtflugzeuge im Interkontinentalverkehr so erhebliche Nutzlastbeschränkungen, dass eine wirtschaftliche Bedienung von Interkontinentalstrecken nicht möglich sei. Für einen Boeing-B747- Frachter ergäben sich beispielsweise für Ziele in den USA Nutzlastbeschränkungen von mehr als 25 %. Diese Einschränkung habe zur Folge, dass

- sich interkontinentale Cargo-Linien am Flughafen Frankfurt-Hahn nicht ansiedelten bzw. vom Flughafen Frankfurt/Main nicht nach Frankfurt-Hahn verlagerbar seien,
- die Grundvoraussetzungen für die Ansiedlung eines Integrators, der als wichtiger Träger von Luftfrachtverkehr zur wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn beitragen könnte, nicht gegeben seien.

Noch deutlicher schlage sich die heute laut Betriebsgenehmigung verfügbare Startlaufstrecke von 2.440 m als Entwicklungshemmnis nieder. Wie die durchgeführte Prognose zeige, könne der Flughafen Frankfurt-Hahn im Frachtverkehr ohne die angestrebte Verlängerung der Start- und Landebahn (Prognosenullfall 2015) sein Entwicklungspotenzial nicht ausschöpfen. Langstreckenfrachtverkehre entstünden nicht. Die in Frankfurt-Hahn umgeschlagene (geflogene) Fracht erreiche einen Wert von lediglich 160.000 t. Damit würde der Flughafen Frankfurt-Hahn im Jahr 2015 etwa ein Drittel des Frachtumschlages erreichen können, den der Flughafen Köln-Bonn bereits im Jahr 2000 erreicht hatte. Bezogen auf den Flughafen Frankfurt/ Main wären es etwa 9 %.

Durch eine Verlängerung der Start- und Landebahn könnten die Voraussetzungen für die Ansiedlung von interkontinentalen Cargo-Linien geschaffen werden. Gemäß der erarbeiteten Prognose sei davon auszugehen, dass damit eine sehr dynamische Entwicklung des Frachtverkehrs am Flughafen Frankfurt-Hahn einhergehe.

Bereits ohne Ansiedlung eines Integrators verdreifache sich das prognostizierte lokale Luftfrachtaufkommen gegenüber dem Prognosenullfall. Für den Fall, dass die Ansiedlung eines Integrators gelänge, könnte die im Jahr 2015 umgeschlagene Luftfracht gegenüber dem Prognosenullfall sogar auf das Vierfache ansteigen.

Die Frachtwüchse resultierten zu einem großen Teil aus der Neuaufnahme von Langstreckenfrachtverkehren nach Nordamerika, Asien und Australien. Weitere wesentliche Wüchse resultierten aus dem Frachtverkehrsaufkommen durch die Tätigkeit des Integrators. Der Nachtfluganteil im Frachtverkehr betrage ca. 65 %. Damit komme der 24-Stunden-Betrieb als wesentlicher Marktvorteil des Flughafens Frankfurt-Hahn voll zum Tragen.

Die wirtschaftlichen Zielsetzungen des Flughafens Frankfurt-Hahn für die Entwicklung des Frachtverkehrs seien nur dann umsetzbar, wenn die Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn so verlängert wird, dass Interkontinental-Frachter ohne wesentliche Einschränkung der maximalen Zuladung in Frankfurt-Hahn starten könnten.

Die Verlängerung der Start- und Landebahn sei dafür unausweichlich. Es bestehe keine andere Möglichkeit, durch Optimierung oder Ertüchtigungen der vorhandenen Anlagen dieses Ziel zu erreichen.

IV. Anhörungsverfahren

1. Gemeinden, Behörden und sonstige Stellen

Mit Schreiben vom 23.09.2003 wurden folgende Gemeinden, Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen durch Übersendung der Antragsunterlagen am Verfahren beteiligt:

a) Verbandsgemeinden, Gemeinden

Verbandsgemeinde	Kirchberg
Ortsgemeinden:	Bärenbach Belg Büchenbeuren Gehlweiler Hahn Hecken Hirschfeld Kappel Lautzenhausen Niederweiler Raversbeuren Rödelhausen Rödern Rohrbach Schwarzen Sohren Wahlenau Woppenroth Würrich
Verbandsgemeinde	Kastellaun
Ortsgemeinden:	Bell Buch Mastershausen
Verbandsgemeinde	Zell
Ortsgemeinden:	Altlay Briedel Haserich Panzweiler Peterswald-Löffelscheid Zell
Verbandsgemeinde	Bernkastel-Kues
Ortsgemeinden:	Hochscheid Kleinich Kommen

Verbandsgemeinde	Traben-Trarbach
Ortsgemeinden:	Enkirch Irmenach Lötzbeuren
Gemeinde	Morbach
Verbandsgemeinde	Rhaunen
Ortsgemeinden:	Horbruch Hottenbach Krummenau

b) Behörden, Träger öffentlicher Belange

- Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück Kreises
- Kreisverwaltung Cochem-Zell
- Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich
- Kreisverwaltung Birkenfeld
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Wehrbereichsverwaltung West
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Bundesministerium der Verteidigung
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
- Staatskanzlei
- Ministerium des Innern und für Sport
- Finanzministerium
- Ministerium der Justiz
- Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
- Ministerium für Bildung, Frauen und Jugend
- Ministerium für Umwelt und Forsten
- Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung, Forschung und Kultur
- SGD Nord, Koblenz, alle Abteilungen
- Fluglärm-Kommission

- Kulturamt Simmern
- Kulturamt Bernkastel-Kues
- Katasteramt Simmern
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Landwirtschaftskammer Trier
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Bad Kreuznach
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier
- Deutsche Telekom AG
- Eisenbahn-Bundesamt
- DB Netz AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Industrie- und Handelskammer Koblenz
- Handwerkskammer Koblenz
- Rheinland-Pfalz-Tourismus GmbH
- Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH
- Omnibus-Verkehr-Rhein-Nahe GmbH
- Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co. KG
- Bundesvermögensamt
- Landesamt für Geologie und Bergbau
- Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation
- Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Referat Erdgeschichtliche Denkmalpflege
- Rheinisches Landesmuseum Trier
- RWE Net AG

- RWE Net AG
 - RWE Gas AG
 - Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
 - Ruhrgas AG
 - PLEdoc GmbH
 - Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
 - Planungsgemeinschaft Region Trier
 - Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe
 - SGD Süd, Zentralstelle Forstverwaltung
 - Forstamt Kirchberg
 - Forstamt Rhaunen
 - Forstamt Traben-Trarbach
 - Forstamt Zell
 - Deutscher Wetterdienst, Geschäftsfeld Luftfahrt
 - Deutscher Wetterdienst, Abt. Personal und Verwaltung
 - Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion
 - Oberfinanzdirektion
 - Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland
 - Landespolizeischule Rheinland-Pfalz, Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei
 - Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung
 - Zweckverband Flughafen Hahn
- c) Naturschutzverbände
- 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.

- Kulturamt Simmern
- Kulturamt Bernkastel-Kues
- Katasteramt Simmern
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Landwirtschaftskammer Trier
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Bad Kreuznach
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier
- Deutsche Telekom AG
- Eisenbahn-Bundesamt
- DB Netz AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Industrie- und Handelskammer Koblenz
- Handwerkskammer Koblenz
- Rheinland-Pfalz-Tourismus GmbH
- Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH
- Omnibus-Verkehr-Rhein-Nahe GmbH
- Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co. KG
- Bundesvermögensamt
- Landesamt für Geologie und Bergbau
- Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation
- Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Referat Erdgeschichtliche Denkmalpflege
- Rheinisches Landesmuseum Trier
- RWE Net AG

- RWE Net AG
 - RWE Gas AG
 - Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
 - Ruhrgas AG
 - PLEdoc GmbH
 - Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
 - Planungsgemeinschaft Region Trier
 - Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe
 - SGD Süd, Zentralstelle Forstverwaltung
 - Forstamt Kirchberg
 - Forstamt Rhaunen
 - Forstamt Traben-Trarbach
 - Forstamt Zell
 - Deutscher Wetterdienst, Geschäftsfeld Luftfahrt
 - Deutscher Wetterdienst, Abt. Personal und Verwaltung
 - Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion
 - Oberfinanzdirektion
 - Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland
 - Landespolizeischule Rheinland-Pfalz, Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei
 - Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung
 - Zweckverband Flughafen Hahn
- c) Naturschutzverbände
- 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.

2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Verbandsgemeinden Kirchberg, Kastellaun, Zell, Bernkastel-Kues, Traben-Trarbach und Rhaunen sowie die Gemeinde Morbach führten die Anhörung der Öffentlichkeit gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG durch Auslegung der Antragsunterlagen durch. Nach ortsüblicher Bekanntmachung konnten Einwendungen lt. nachfolgender Aufstellung vorgebracht werden:

	Bekanntmachung	Auslegung	Ende der Einwendungsfrist
Verbandsgemeinde Kirchberg	09.10.2003	17.10. bis 17.11.2003	01.12.2003
Verbandsgemeinde Kastellaun	17.10.2003	27.10. bis 27.11.2003	11.12.2003
Verbandsgemeinde Zell	16.10.2003	27.10. bis 26.11.2003	11.12.2003
Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues	09.10.2003	17.10. bis 17.11.2003	01.12.2003
Verbandsgemeinde Traben-Trarbach	10.10.2003	20.10. bis 19.11.2003	03.12.2003
Gemeinde Morbach	17.10.2003	27.10. bis 28.11.2003	12.12.2003
Verbandsgemeinde Rhaunen	15.10.2003	23.10. bis 24.11.2003	08.12.2003

Mit Schreiben vom 15.10.2003 wurden die Betroffenen, die ihren Wohnsitz nicht im Gemeindegebiet haben, von der Auslegung des Planes informiert.

3. Erörterungstermine

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen wurden wie folgt erörtert:

- a) Der Erörterungstermin mit den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, den anerkannten Umweltverbänden und den kommunalen Gebietskörperschaften fand am 30.03.2004 um in der Aula des Hahn-Campus, Gebäude 1335, 55483 Hahn-Flughafen statt.
- b) Der Erörterungstermin mit den privaten Betroffenen und Einwendern fand am 31.03.2004 in der Aula des Hahn-Campus, Gebäude 1335, 55483 Hahn-Flughafen statt.

Die Erörterungstermine wurden im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz, im Trierischen Volksfreund und in den Ausgaben J, D und L (Landkreise Rhein-Hunsrück, Cochem-Zell und Birkenfeld) der Rhein-Zeitung öffentlich bekannt gemacht. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch die Verbandsgemeinden Kirchberg, Kastellaun, Zell, Bernkastel-Kues, Traben-Trarbach und Rhaunen sowie die Gemeinde Morbach. Die Mitteilung an die Betroffenen, die ihren Wohnsitz nicht im Gemeindegebiet haben, erfolgte mit Schreiben vom 10.03.2004. Mit Schreiben vom 09.03.2004 wurden die sonstigen am Verfahren Beteiligten informiert.

Im Übrigen wird auf die gem. § 73 Abs. 6 i.V.m. § 68 Abs. 4 VwVfG gefertigten Niederschriften der Erörterungstermine verwiesen.



4. Ergebnis der Beteiligung

4.1 Stellungnahmen der Kommunen

Die **Verbandsgemeinde Kirchberg** stimmt der beabsichtigten Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn gemäß den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zu.

Die **Ortsgemeinde Bärenbach** stimmt der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn mit folgenden Einschränkungen zu:

- Mit der Behauptung im Bodenlärmgutachten, die weiterführende Betrachtung des Bodenlärms könne vernachlässigt werden, könne sich die Gemeinde nicht einverstanden erklären.
- Wie in den Unterlagen aufgeführt, liege die Ortsgemeinde Bärenbach in der Hauptwindrichtung. Zwar würden die im Urteil des OVG Koblenz festgelegten Werte von 6 x 52 dB(A) pro Nacht zur Zeit nicht erreicht, es sei aber zu befürchten, dass mit dem Planungsfall 2015 mit vorausgesagten 37.500 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten diese Werte überschritten würden.
- Die Auswirkungen der Schadstoffimmissionen auf die Gemeinde Bärenbach seien unzureichend untersucht.
- Für die Ortsgemeinde sei die Verschiebung der Start- und Abhebeplätze ohne Belang. Es sei gleichgültig, wo eine Maschine starte, der Lärm bleibe gleich stark.
- Dem Fluglärm sei der Bodenlärm aus dem Rollverkehr der Flugzeuge sowie ein Anteil Straßenlärm hinzuzurechnen.
- Gemäß dem Raumordnerischen Bescheid der SGD Nord sei der Landesbetrieb Straßen und Verkehr aufgefordert worden, baldmöglichst ein Gesamtverkehrskonzept für den Raum vorzulegen. Dies liege bisher nicht vor. Während der Bauphase der Start- und Landebahn bis zur Wiederherstellung der B 327 sei sicherzustellen, dass die Ortslage verkehrlich nicht höher belastet werde. Insbesondere der Schwerlastverkehr sei von der L 194 – Bärenbach fernzuhalten.

Aus den vorgenannten Gründen sei die Ortsgemeinde der Ansicht, dass im Hinblick auf das – auch im Interesse der Ortsgemeinde – angestrebte Wachstum des Flughafens zum Schutz der Bürger u. a. folgende Maßnahmen getroffen werden müssten bzw. zu veranlassen seien:

- Geeignete Maßnahmen zum Schutz der Ortsgemeinde vor Lärmimmissionen (z.B. Aufforstung eines Waldgürtels bzw. sonstige Maßnahmen).
- Sicherstellung, dass nur Flugzeuge, die den Kriterien des EU-Gerichtshofes – Urteil April 2002 - erfüllten, auf dem Flughafen starten und landen.
- Planung und Errichtung einer Lärmmessstelle auf dem Gebiet der Ortsgemeinde.
- Planung und Errichtung einer Schadstoffimmissionsstelle auf dem Gebiet der Ortsgemeinde.
- Verkehrliche Entlastung der Ortsgemeinde.

Die **Ortsgemeinde Belg** stimmt grundsätzlich der Start- und Landebahnerweiterung zu. Die Ortsgemeinde fordert im Zusammenhang mit der Zustimmung:

- Alle Wohnräume der Gemarkung Belg, nicht nur die Schlafräume, sollten Lärmschutzmaßnahmen erhalten.
- Erstattung der zu erwartenden Wertminderung der Immobilien.
- Der Ortsgemeinde solle es auch zukünftig noch möglich sein, Wohngebiete auszuweisen.

Die **Ortsgemeinde Büchenbeuren** stimmt dem Vorhaben grundsätzlich zu. Bei der Verwirklichung des Vorhabens seien allerdings folgende Interessen der Ortsgemeinde zu berücksichtigen:

1. Zur Erhaltung einer nachhaltigen und rentablen Waldwirtschaft für künftige Generationen fordere die Ortsgemeinde vom Flughafenbetreiber die Beschaffung und Finanzierung entsprechender Ersatzflächen zur Aufforstung auch über die angemeldeten Parzellen hinaus.
2. Die unter künftiger Aufwuchskontrolle stehenden Waldflächen sollten im Eigentum der Ortsgemeinde verbleiben. Die noch mögliche Waldwirtschaft solle entsprechend dem vorgeschlagenen Forstwirtschaftskonzept des Forstamtes Kirchberg und den Vorgaben des Betreibers des Flughafens Frankfurt-Hahn erfolgen.
3. Für die Ortsgemeinde bestehe hohes Interesse an der Minimierung des Fluglärms. Schallmessungen am Rande der Ortslage sollten feststellen, ob Lärmschutzmaßnahmen für die Bürger der Ortsgemeinde erforderlich würden. Bei den Messungen sei insbesondere der erhöhte Flugverkehr durch Frachtflüge zur Nachtzeit zu berücksichtigen.
4. Die Ortsgemeinde gehe davon aus, dass auch nach der Verlängerung der Startbahn die Jagdrechte außerhalb des Sicherheitszaunes wie in der Vergangenheit bei der Ortsgemeinde verblieben.
5. Die Ortsgemeinde fordere eine Nutzungsentschädigung für die unter Aufwuchskontrolle stehenden Waldflächen und für die Flächen, für die auf Dauer eine Grunddienstbarkeit eingetragen werde. Ebenso werde eine Entschädigung für die Minderung der jagdlichen Nutzung, wie im Gutachten der Forstwirtschaft dargestellt, gefordert.
6. Bei der Durchführung des Projektes seien die Interessen der Bewohner der Ortsgemeinde Büchenbeuren, insbesondere der Landespolizeischule im Ortsteil Scheid, ausreichend zu berücksichtigen.

Die **Ortsgemeinde Gehlweiler** hat keine Einwände gegen das geplante Vorhaben.

Die **Ortsgemeinde Hahn** erhebt keine Einwendungen gegen das Vorhaben, fordert aber eine klare Einhaltung bestimmter Belastungswerte um zukünftigen Lärm- und Schadstoffbelastungen nicht zu stark ausgesetzt zu sein. Um unnötige Lärmbelastungen der Ortsgemeinde zu vermeiden, solle der vorgesehene versetzte Startpunkt für kleinere Flugzeuge genutzt werden.

Die **Ortsgemeinde Hirschfeld** lehnt die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn ab und trägt zur Begründung vor:

Es gehe aus dem Planfeststellungsverfahren nicht hervor, in welcher Form die unmittelbar betroffenen Bürger der Ortsteile Hirschfeld Bahnhof und Hirschfeld Langenwald gegen den erhöhten Nachtfluglärm geschützt werden sollten. Bei dem Mittelungspegel Fluglärm/Straßenlärm sei der Verkehr der Straßen B 327/B 50/L 190 nicht oder nur teilweise berücksichtigt worden.

Die Auswirkungen durch Erdbau seien unzureichend bedacht, da die Flächen der Variante Südwest in einem erheblichen Auftrag lägen (Dammschüttungen zwischen 11 und 16 m Höhendifferenz zum ursprünglichen Geländeverlauf). Dies habe wegen der höher im Gelände liegenden Emissionsquelle zusätzliche, nicht ausreichend untersuchte, Lärmauswirkungen auf die Ortslage Hirschfeld sowie auf die Ortsteile Hirschfeld Bahnhof und Hirschfeld Langenwald.

Durch die Verlegung des Anrollpunktes werde unbewiesen die Verbesserung der Lärmsituation für die Ortsgemeinde Hahn unterstellt. Dadurch jedoch würden bei Starts in Richtung Südwest die Ortslage Hirschfeld sowie die Ortsteile Hirschfeld Bahnhof und Hirschfeld Langenwald verstärkt belastet. Insbesondere die derzeit vorliegenden „noise-reports“ zeigten deutlich, dass an dem Messpunkt der Ortslage Hahn derzeit deutlich geringere Werte ermittelt würden als bei den übrigen Messstellen Hirschfeld Bahnhof, Oberkleinich und Würrich.

Es werde bei der Berechnung der Lärmkorridore immer von einem Geradeausflug ausgegangen. Der derzeitige Betrieb zeige aber deutlich, dass diese Lärmkorridore/Flugkorridore weder beim Start noch bei der Landung eingehalten würden. Dadurch komme es zu regelmäßigen Flügen außerhalb der Flugkorridore im Bereich der Ortslage Hirschfeld. Daher verlange die Ortsgemeinde eine Prüfung und Berücksichtigung dieser Flüge bei der Festlegung der Lärmschutzzonen.

In dem Planfeststellungsverfahren würden zwar die überwiegenden Westwindverhältnisse festgestellt, sie fänden aber keine Berücksichtigung bei der Auswirkung auf die Ortslage Hirschfeld. Für die Festlegung der Schutzzone 6 x 67 dB(A) sowie aller anderen Schutzzonen würden die Auswirkungen der überwiegend vorherrschenden Westwindverhältnisse nicht berücksichtigt. Die Ortsgemeinde fordere daher die Aufnahme der gesamten Ortslage Hirschfeld in die Lärmschutzzone.

In dem Planfeststellungsverfahren werde nicht auf eine Wertminderung des Baugebiets, der Grundstücke und der bestehenden Gebäude/Häuser der Ortsgemeinde Hirschfeld für deren Bürger eingegangen. Die Ortsgemeinde habe mit hohem finanziellen Aufwand ein Neubaugebiet erschließen lassen, das zur Vermarktung anstehe. In der Vergangenheit hätten sich viele Kaufinteressenten gegen das Baugebiet in Hirschfeld entschieden, da sie bei der Grundstücksbesichtigung haben feststellen müssen, dass Flugzeuge in unmittelbarer Nähe flögen und sie somit mit einer Lärmbelastung zu rechnen hätten. Die Ortsgemeinde frage danach, durch wen solche Verluste gedeckt würden.

Die Ortslage Hirschfeld sowie die Ortsteile Hirschfeld Bahnhof und Hirschfeld Langenwald würden mit einem Bauschutzbereich belegt. Dies sei ein massiver Eingriff in die Planungshoheit der Ortsgemeinde Hirschfeld und könne nicht geduldet werden. In dem Planfeststellungsverfahren werde weder auf die baurechtlichen Konsequenzen für das bestehende Baugebiet noch auf zukünftige Baugebiete durch diesen Bauschutzbereich eingegangen.

In dem Planfeststellungsverfahren werde nicht auf die Auswirkungen der Start- und Landebahnverlängerung auf die zukünftige Entwicklung der Ortsgemeinde Hirschfeld eingegangen.

Zur Feststellung der Lärmbelastung fordere die Ortsgemeinde die Errichtung einer stationären Lärmmessstelle in der Ortslage Hirschfeld auf dem gemeindeeigenen Gebäude Bahnhofstraße 8.

Abschließend werde beantragt, dass das Wort „strahlgetrieben“ aus dem Regelungsvorbehalt der Genehmigung zur Anordnung weiterer Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gestrichen werde. Es sei bereits erkennbar, dass die Flugzeuge der Lärmkategorie P 2.1 zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung in der Nacht führten.

Die **Ortsgemeinde Kappel** hält ihre bereits im Raumordnungsverfahren vorgetragenen Bedenken hinsichtlich möglicher Einschränkungen in Bezug auf Baubeschränkungen und Schallschutzvorschriften sowie Siedlungsbeschränkungen bei Baugebietserweiterungen aufrecht.

Die **Ortsgemeinde Lautzenhausen** stimmt der Verlängerung der Start- und Landebahn zu. Man gehe jedoch davon aus, dass mit der weiteren Entwicklung des Flughafens das Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Verkehrslärm auf den beiden Straßen K 2 und B 50 in erheblichem Maß zunehmen werde. Es werde erwartet, dass die notwendigen Maßnahmen getroffen würden, damit die gesunden Wohnverhältnisse in Lautzenhausen erhalten würden.

Die **Ortsgemeinde Niederweiler** stimmt der Start- und Landebahnverlängerung zu.

Die **Ortsgemeinde Raversbeuren** trägt folgende Einwendungen und Anregungen vor:

1. In den Planfeststellungsunterlagen fehle jegliche Zeitangabe zum Bauablauf bei der Umverlegung der B 327. Die Ortsgemeinde fordere die Umverlegung der B 327 entweder vor oder zeitgleich mit der Startbahnverlängerung zu bauen, um auch den landwirtschaftlichen Verkehr nicht zu lange durch ein tiefes Tal und die Ortslage Lötzbeuren zu führen.
2. Der als Wanderweg ausgewiesen Weg durch den Wald zwischen Lötzbeuren und Büchenbeuren solle für den landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen werden, dies insbesondere im Hinblick auf den Ausbau B 50 und den kreuzungsfreien Anschluss mit der B 327.
3. Der geplante Transport von 65.000 m³ Erdmassen aus der Gemarkung Enkirch zum Flughafen werde die L 193 übergebührend beanspruchen und mache eine anschließende Sanierung dieser Straße erforderlich.

Die **Ortsgemeinde Rödelhausen** fordert ausreichende Schallschutzmaßnahmen sowie die Messung des Fluglärms innerhalb der Ortschaft. Ansonsten werden keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Von Seiten der Ortsgemeinde **Rödern** bestehen keine Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen.

Die **Ortsgemeinde Schwarzen** macht folgende Einwendungen geltend:

1. Der Gemeinderat sehe die strukturelle Entwicklung des Ortes gefährdet. Die Neuausweisung von Baugebieten und die Vermarktung von Bauplätzen würden erschwert. Es werde befürchtet, dass die Bevölkerungszahl sinke, weil die Menschen wegzögen.
2. Aufgrund der Prognose im Planungsfall 2015 sei der Gemeinderat der Meinung, dass die starke Zunahme der Lärmbelastung vor allem nachts durch schweres Gerät der Bevölkerung nicht zumutbar sei.
3. Der Ortsgemeinderat Schwarzen fordere die gleiche Behandlung zur Nachtruhe, die auch den Anwohnern des Flughafens Frankfurt zugestanden werde. Es müssten für alle Menschen gleiche Lärmbeschränkungen aufgestellt werden. Die Anwohner des Flughafens Hahn dürften nicht als Menschen zweiter Klasse behandelt werden.

Unter Beachtung der bereits im Raumordnungsverfahren vorgetragenen Bedenken zur Entwässerung („Durch die geplanten umfassenden baulichen Veränderungen dürfen sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für bzw. auf den „Bärenbach“, den „Grundbach“ sowie den „Otterbach“ ergeben“) stimmt die **Ortsgemeinde Sohren** dem Planfeststellungsantrag zu.

Die **Ortsgemeinde Wahlenau** lehnt die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn mit folgender Begründung ab:

1. Einwohner beschwerten sich bereits derzeit über Lärmbelastigungen im Schlaf bei früh morgens und spät abends startenden Frachtflugzeugen, was im Planungsfall noch erheblich verstärkt würde.
2. Der Waldverlust durch Rodung und Aufwuchsbeschränkung bringe auf Dauer einen wirtschaftlichen Ertragsausfall für die Gemeinde. Wirtschaftliches Wachstum eines Unternehmens dürfe nicht zur wirtschaftlichen Schwächung einer Kommune führen. Die Rodung mindere die Lärmschutzfunktion des Waldes erheblich.
3. Die neueste Verkehrsuntersuchung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz widerlege die geplante Umverlegung der B 327. Die Waldverluste durch die Umverlegung der B 327 könnten eingespart werden, wenn verschiedenen Baulastträger miteinander und nicht kontrovers arbeiteten.
4. Die in den Planfeststellungsunterlagen als Grunddienstbarkeit ausgewiesenen Ausgleichs- und Aufforstungsflächen könnten so nicht akzeptiert werden.

Die **Ortsgemeinde Woppenroth** stimmt der Start- und Landebahnverlängerung einschließlich der auf der Gemarkung Woppenroth vorgesehenen landespflegerischen Ausgleichsflächen zu.

Die **Ortsgemeinde Würrich** stimmt dem Vorhaben grundsätzlich zu. Zur Kompensation der für die Ortsgemeinde im Zusammenhang mit der Maßnahme zu erwartenden Nachteile werde jedoch gefordert:

1. Die Möglichkeit zur Wohnbau- und Gewerbeentwicklung müsse erhalten bleiben.
2. Erstattung der zu erwartenden Minderwerte bei den Immobilien.
3. Ausstattung aller Wohnräume, nicht nur Schlafräume, mit Schallschutzmaßnahmen.
4. Die Ortsgemeinde weise darauf hin, dass optimale Möglichkeiten für die Ansiedlung von Windenergieanlagen ohne den Flughafen bestünden. Diese Einnahmemöglichkeiten (Standortpachten) seien durch den Bestand des Flughafens nicht gegeben.

Die **Verbandsgemeinde Kastellaun** gibt folgende Stellungnahme ab:

Nach den vorliegenden Unterlagen solle insbesondere der Frachtanteil des Flughafens wesentlich erhöht werden und damit auch der nächtliche Transport von Fahrzeugen auf der Straße und in der Luft. Die Maßnahme solle dazu dienen, die wirtschaftliche Situation des Flughafens zu stabilisieren. Dazu merke die Verbandsgemeinde Kastellaun folgendes an:

1. Verkehrsaufkommen auf der Straße und in der Luft
Die beiden Ortschaften Kastellaun und Gödenroth litten schon seit Jahrzehnten unter der Last des Durchgangsverkehrs auf der B 327. Im Bereich Kastellaun sei das Planfeststellungsverfahren kurz vor dem Abschluss, nachdem die Stadt Kastellaun mit erheblichem finanziellem Engagement dazu beigetragen habe, dass der letzte Einwand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens B 327 habe ausgeräumt werden können.

Die Stadt sehe einen zwingenden Sachzusammenhang zwischen dem Ausbau des Flughafens Hahn und dem Bau der Umgehung Kastellaun und Gödenroth.

Das Verfahren in Gödenroth werde derzeit leider nicht mit dem nötigen Nachdruck betrieben. So lange für Gödenroth kein Fortgang erkennbar sei, könne die Verbandsgemeinde dem hier in Rede stehenden Verfahren nicht zustimmen.

2. Straßenplanung im Zusammenhang mit der Startbahnverlängerung

Die Planung sehe eine Parallelverlegung der B 327 im Bereich der Ausbaumaßnahme vor und einen jahrelangen Umleitungsverkehr über die Bundesstraße zwischen Kappel und Kirchberg und über Bärenbach. Es fehle eine leistungsfähige Verknüpfung der B 327 und der B 50 östlich des Flugplatzes im Bereich Bärenbach, Lautzenhausen oder Kappel/Kirchberg. Damit könne auch der Ausbau und Neubau der B 327 parallel der verlängerten Startbahn zwischen L 193 und K 173 entfallen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 50 sei diese Verknüpfung mit der B 327 zu genehmigen und zeitgleich auszubauen. Ersatzweise sei der Neubau der B 327 vor oder zumindest zeitgleich zur Startbahnverlängerung auszuführen.

Der Anschluss der nördlichen Region von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen über das Koblenzer Tor entspreche in keiner Weise den Erwartungen, die man an die Anbindung eines Flugplatzes an eine Bundesstraße habe. Über die Qualität, den Charakter – ob öffentliche oder Privatstraße – der Verknüpfung Koblenzer Tor bis Flughafenterminal sei nichts ausgesagt. Hier sollten nach Auffassung der Verbandsgemeinde Kastellaun klare Fakten geschaffen werden.

3. Nachtflug und Lärmschutz

a) Verfahren

Es sei vorgesehen, den Nachtflug gegenüber dem Prognose-Null-Fall in der Zeit beispielsweise zwischen 01:00 und 06:00 Uhr von 220 auf 5.400 zu erhöhen, d.h. um das 25-fache. Ein großer Anteil entfielen auf Propeller-Maschinen.

Nach der luftrechtlichen Genehmigung seien die Grenzen für weitere Auflagen so gezogen, dass mehr als 40 Flugbewegungen mit zivilen strahlgetriebenen Flugzeugen oder mehr als zwölf Bewegungen mit zivilen strahlgetriebenen Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 150 t Voraussetzung seien. Nach den Antragsunterlagen bleibe das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Rahmen der bestehenden Betriebsgenehmigung obwohl in den Nachtzeiten bis zu 25 mal mehr Flugzeuge starteten und landeten als im Prognose-Null-Fall.

Um klare rechtliche Verhältnisse zu schaffen, sollte nach Auffassung der Verbandsgemeinde Kastellaun unter Berücksichtigung neuester Ergebnisse und Erkenntnisse zum Lärmschutz eine klare Regelung zum Nachtflug getroffen und sich hierbei an die in jüngster Zeit durchgeführten Verfahren gehalten werden. Das Außenvorlassen von Propellerflügen halte die Verbandsgemeinde für falsch. In früheren Verfahren sei auf Flugbeschränkungen im Bereich des Flughafens Köln/Bonn verwiesen worden.

b) Gesundheitliche Aspekte und Schutzmaßnahmen

Die Verbandsgemeinde verweise auf die Unterlagen des Umweltbundesamtes zu Fluglärmwirkungen, wonach bei Fluglärmbelastungen von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht werde. Bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts seien aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten und bei

Fluglärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts seien Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

Die Verbandsgemeinde Kastellaun sehe die Entwicklung insbesondere des Fracht- und nächtlichen Flugverkehrs als wesentliche Änderung des Flugplatzbetriebes an. Sie verweise deshalb auf das Umweltgutachten des Rates für Sachverständige für Umweltfragen vom März 2002, insbesondere auf die Forderung, dass bei Änderung von Flugplätzen weit reichende Schutzzonen zu bestimmen seien. Für Schutzzone 1 tags mit 60 dB(A), für Schutzzone 2 tags 55 dB(A) und für die Nachtschutzzone 45 dB(A). Dies könne Einschränkungen bedeuten, wie die Einführung von Lärmkontingenten oder flugfreien Zeiten oder die Beschränkung auf leisere Flugzeuge (z.B. Bonusliste).

Hier werde auch auf die Beschlüsse der Ortsgemeinden Bell und Mastershausen (s. u.) verwiesen.

c) Lärmschutz

Das OVG Koblenz habe 1997 die Schuttschwelle auf 52 dB(A) im Nahbereich festgelegt. In diesem Bereich sei die Flughafengesellschaft verpflichtet, passive Schutzmaßnahmen einzubauen. Deshalb wäre auch in diesem Verfahren festzulegen gewesen, wo diese Schuttschwelle mit der Verpflichtung des Betreibers zu passiven Maßnahmen mit 52 dB(A) liege. Hier sollten keine anderen Kriterien Gültigkeit haben. Klare und für die Bevölkerung messbare und nachvollziehbare Kriterien sollten Maßstab sein.

Ein Kläger aus Leideneck habe durch den Beschluss des OVG vollen passiven Lärmschutz erhalten. Für die übrigen Bewohner der Ortschaft Leideneck, Wohnroth und Mastershausen solle dasselbe gelten.

d) Bauliche Entwicklung

Um eine raumrelevante Beurteilung der Auswirkungen zu erhalten, sei es notwendig, Isophonenlinien auf der Basis baurechtlicher Grenzwerte zu erstellen, damit überhaupt eine raumordnerische Beurteilung der Vor- und Nachteile des Betriebes mit den Auswirkungen auf die bauliche Entwicklung stattfinden könne. Konkret hieße das, der Verbandsgemeinde Kastellaun solle ein Darstellung der Isophonenlinie $L_{\max 100:100}$ 60 dB(A) vorgelegt werden, da die am Ohr des Schläfers $L_{\max 100:100}$ 45 dB(A) bedeute. Diese Forderung sei begründet, weil im Rahmen der künftigen Fortschreibung des Flächennutzungsplanes im Interesse der Investoren Lärmkriterien eine Rolle spielten und weil Gemeinden verpflichtet seien, im Rahmen der Bauleitplanung in ihren Gebieten 45 dB(A) als Grenzwert einzuhalten.

4. Beteiligungsumfang

78 % der nächtlichen Anflüge erfolgten über die Route IFR 21. Nach den Unterlagen seien dies im verkehrsreichsten Halbjahr künftig 2.945 Nachtflüge über dem Bereich Dommershausen, Beltheim, Korweiler, Buch, Uhler, Kastellaun, Roth, Bell, Mastershausen und Gödenroth.

Auffällig sei, dass der Beteiligungsumgriff im südwestlichen Bereich des Flughafens 24 km, im nordöstlichen Bereich nur 15 km umfasse. Es stelle sich die Frage warum nur die Ortsgemeinden Bell, Buch und Mastershausen und nicht die übrigen, oben genannten Gemeinden am Verfahren beteiligt worden seien.

5. Räumliche Entwicklung, Landschaft und Erholungsfunktion

Nach dem Landesentwicklungsprogramm und der regionalen Raumordnungsplanung Mittelrhein-Westerwald seien neben der Sicherung und Schaffung quantitativ ausreichender Erwerbsmöglichkeiten und der Verbesserung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur insbesondere die

Bereiche Sicherung und Ausbau des Tourismus und Wahrung von Natur und Landschaft sowie des Erholungswertes Zielsetzung. Die Stärken des Raumes bestünden in einer noch relativ intakten Natur und dem ansprechenden bis hervorragenden Landschaftsbildern. Der Raum habe damit gute Voraussetzungen für Erholung und Tourismus.

Im Bereich der Verbandsgemeinde Kastellaun und Emmelshausen werde deshalb dem Schutz der Moselseitentäler, beginnend im Nord-Ost-Bereich im Ehrbachtal über Baybachtal, Dürrenbachtal, Flaumbachtal und Wohnrother Bachtal ein sehr hoher Stellenwert für die natürliche Entwicklung entgegengebracht. Durch den Überflug dieser sensiblen Naturräume sei mit Störungen im Naturhaushalt und mit Einschränkungen bei der Erholungsnutzung zu rechnen. Aus diesem Grunde müsse sichergestellt sein, dass wenigstens die Lärmbelastigungen auf ein Minimum reduziert würden.

6. Entwicklung des Tourismus

Die Entwicklung des Flughafens mache die Region zusätzlich für eine nachhaltige touristische Entwicklung interessant. Aus diesem Grund verstärkten sich Nachfragen auch für größere touristische Objekte, die ein erhebliches Beschäftigungspotential hätten und eine erhebliche Stärkung der Kaufkraft in die Region führten. Dies gelte für den Bereich von Morbach, Bernkastel, Traben-Trarbach, Zell, Treis-Karden, Kirchberg, Kastellaun und Emmelshausen. Darüber hinaus sei im Bereich des Konversionsprojektes „Pydna“ nachhaltige Überlegungen und Planungen im Gange, diesen Bereich auch übergreifend in die Gemarkungen Bell und Krastel zu einem attraktiven Freizeitpark auszubauen.

Insbesondere in Bezug auf nächtlichen Flugverkehr könne dies zu erheblichen Interessenkonflikten führen. Bei dem extrem ansteigenden Nachtfluganteil stünden die zu erwartenden Nachteile in eklatantem Widerspruch zur touristischen Entwicklung der Region. Es müsse deshalb darauf Wert gelegt werden, dass nachts nur mit leisen Maschinen geflogen werden dürfe oder eine Steuerung mit Zeit- oder Lärmkontingenten vorgenommen werden, um unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen eine besondere Steuerungsmöglichkeit offen zu halten.

Die **Ortsgemeinde Mastershausen** nimmt wie folgt Stellung:

1. Nach den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren erreiche der Lärmpegel Maximalwerte von 67 dB(A). Die Ortsgemeinde bestehe auf angemessenen Lärmschutzmaßnahmen für die Bürger von Mastershausen.
2. Die prognostizierten Lärmpegel würden bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch einen hohen Anteil von Flugbewegungen, die nicht auf der vorgeschriebenen Flugroute IFR 21 erfolgten, sondern insbesondere in westlicher Richtung abwichen, überschritten.
3. Die im Raumordnungsverfahren vorgesehene Flugroute Rudus 1 M sei in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren nicht mehr vorhanden. Daraus ergebe sich ein erhöhtes Flugaufkommen auf der Route IFR 21 mit einer zusätzlichen Lärmbelastung für Mastershausen. Der Wegfall der Flugroute 1 M zu Lasten der Ortsgemeinde Mastershausen werde nicht akzeptiert, zumal keine nachvollziehbare Begründung vorliege.

Die **Ortsgemeinde Bell** nimmt wie folgt Stellung:

1. Die Ortsgemeinde spreche sich weiterhin gegen einen nächtlichen Flugverkehr zwischen 22.00 und 06.00 Uhr aus.
2. Es sei durch Regelungen in der Betriebsführung z.B. Flugbeschränkungen oder Lärmkontingente sicherzustellen, dass der nächtliche Maximalpegel unterhalb 45 dB(A) liege. Hierbei sollte unter Berücksichtigung neuester Ergebnisse und Erkenntnisse zum Lärmschutz eine klare Regelung zum

Nachtflug getroffen und sich hierbei an die in jüngster Zeit durchgeführten Verfahren gehalten werden. Ebenso sollten folgenden Schutzzonen bestimmt werden: Schutzzone 1 tags 60 dB(A), für Schutzzone 2 tags 55 dB(A) und für die Nachtschutzzone 45 dB(A).

3. Die Ortsgemeinde Bell fordert den Verzicht auf die Ansiedlung eines Integrators.
4. Die Ortsgemeinde Bell fordert die Durchführung und Ausarbeitung von lärmmedizinischen Gutachten und Risikoanalysen und Schadstoffbilanzen.

Die **Verbandsgemeinde Zell** gibt zur geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn folgende Stellungnahme ab:

1. Der weitere Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn werde von der Verbandsgemeinde Zell als Stärkung des heimischen Wirtschaftsraumes angesehen, der ausdrücklich begrüßt werde.
2. Aus den im Planfeststellungsverfahren überlassenen Unterlagen ergebe sich, dass von den vier möglichen Varianten bezüglich des Ausbaus der Start- und Landebahn die von der Verbandsgemeinde favorisierte und aus deren Sicht günstigste Ausbauvariante in südwestlicher Richtung gewählt wurde.
3. Die Verbandsgemeinde sei sich bewusst, dass die möglichen Auswirkungen auf das Gebiet der Verbandsgemeinde Zell, auf die betroffenen Ortsgemeinden, die Bürgerinnen und Bürger, aber auch auf die vorhandene bzw. sich noch weiter entwickelnde Tourismusstruktur so gering wie möglich gehalten werden müssten. Um die negativen Auswirkungen, vor allem die Lärmbelastungen durch die prognostizierten Nachtflüge zu minimieren, sei eine Ausweitung der Lärmschutzmaßnahmen zu fordern. Bereits der derzeitige Flugbetrieb zeige, dass Lärmbelastungen nicht straßengenau abgegrenzt werden könnten. In das Lärmschutzprogramm sollten daher alle bebauten und unbebauten Ortsteile der Gemeinden Altlay, Peterswald-Löffelscheid, Haserich und Panzweiler einbezogen werden. Die Verbandsgemeinde Zell fordere insofern eine großzügige Handhabung der passiven Lärmschutzmaßnahmen, die in Anbetracht der geringen Bevölkerungsdichte auch wirtschaftlich vertretbar seien. In diesem Zusammenhang werde auch auf die besondere Bedeutung des Tourismus in den Moselgemeinden der Verbandsgemeinde Zell hingewiesen. Auch wenn aufgrund der Entfernung zur Start- und Landebahn keine gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen zu erwarten seien, bestehe doch die Gefahr, dass – gerade nach der geplanten Neuordnung des Luftraums und der damit einhergehenden Änderung der An- und Abflugrouten des Flughafens Frankfurt-Hahn – im Moseltal ein Lärmpegel erreicht werde, der sich nachteilig auf die Übernachtungszahlen auswirke. Zu dieser Frage würden seitens der Verbandsgemeinde Zell weitergehende Untersuchungen gefordert.

Die **Ortsgemeinde Panzweiler** spricht sich für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn in südwestlicher Richtung aus und erhebt folgende Bedenken:

Aufgrund der vorliegenden Planungsunterlage befinde sich die Ortslage Panzweiler zwar außerhalb des Lärmschutzbereichs, sei aber bereits jetzt schon, besonders durch den Nachtflugbetrieb, im südwestlichen Ortsrandbereich von Lärmbelastungen betroffen. Dieser Fluglärm werde sich im Planungsfall um ein Vielfaches erhöhen. Vor diesem Hintergrund fordere der Gemeinderat, dass die Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster pp.) für die dort wohnenden Bürger nicht nur auf das Gebiet innerhalb der Schutzzone, sondern auch auf die

betroffenen Randbereiche, wozu auch die Gemeinde Panzweiler gehöre, ausgeweitet werden sollten.

Die **Ortsgemeinde Peterswald-Löffelscheid** spricht sich für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn in südwestlicher Richtung aus und erhebt folgende Bedenken:

- Aus Blickrichtung des Flughafengeländes gesehen befinde sich der Ortsteil Löffelscheid links neben der Anfluggrundlinie. Dennoch werde vermehrt festgestellt, dass bei Landeanflügen aus nordöstlicher Richtung mitten über den Ortsteil Löffelscheid (Kirche) geflogen werde. Es werde insbesondere im Hinblick auf die im Planungsfall erheblich ansteigenden Flugbewegungen gefordert, dass beim Landeanflug die Anfluggrundlinie eingehalten werde.
- Der Ausbau der Start- und Landebahn dürfe für den Ortsteil Löffelscheid in keiner Weise wichtige Siedlungsentwicklungen beeinträchtigen. Darüber hinaus dürfe der Ortsteil nicht in einen Siedlungsbeschränkungsbereich fallen.
- Der Ortsteil Löffelscheid liege im Schallschutzbereich des Flughafens Frankfurt-Hahn und komme daher bereits teilweise in den Genuss von Lärmschutzmaßnahmen. Dieses Schutzprogramm bezöge sich allerdings nur auf den Nachtflugbetrieb (Schallschutzfenster pp. in Schlafräumen). Im Hinblick darauf, dass vor allem auch der Tagflugbetrieb im Planungsfall erheblich ansteigen würde, werde auch für den Tagbetrieb entsprechende Lärminderungsmaßnahmen (Schallschutzfenster pp. für Aufenthaltsräume) gefordert.
- Aufgrund der vorliegenden Planungsunterlage befinde sich der Ortsteil Peterswald zwar außerhalb des Lärmschutzbereichs, sei aber bereits jetzt schon, besonders durch den Nachtflugbetrieb von nicht unerheblichen Lärmbelastigungen betroffen. Dieser Fluglärm werde sich im Planungsfall um ein Vielfaches erhöhen. Vor diesem Hintergrund fordere der Gemeinderat, dass die Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster pp.) auch für die dort wohnenden Bürger ausgeweitet werden sollten.

Die **Ortsgemeinde Haserich** spricht sich für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn in südwestlicher Richtung aus und erhebt folgende Bedenken:

Aufgrund der vorliegenden Planungsunterlage befinde sich die Ortslage Haserich zwar außerhalb des Lärmschutzbereichs, sei aber bereits jetzt schon, besonders durch den Nachtflugbetrieb, im südwestlichen Ortsrandbereich von Lärmbelastigungen betroffen. Dieser Fluglärm werde sich im Planungsfall um ein Vielfaches erhöhen. Vor diesem Hintergrund fordere der Gemeinderat, dass die Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster pp.) für die dort wohnenden Bürger nicht nur auf das Gebiet innerhalb der Schutzzone, sondern auch auf die betroffenen Randbereiche, wozu auch die Ortslage gehöre, ausgeweitet werden sollten.

Die **Ortsgemeinde Altlay** spricht sich für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn in südwestlicher Richtung aus und erhebt folgende Bedenken:

Anhand der zur Verfügung stehenden Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren liege die Gemeinde außerhalb der Lärmschutzzonen. Für die Festlegung dieser Schutzgebiete lägen nur mathematische Berechnungen zugrunde. Aufgrund zahlreicher bei der Gemeinde eingegangener Beschwerden wegen Lärmbelastigung durch startende und landende Flugzeuge, die durch glaubwürdige Lärmmessungen eines Bürgers noch unterstützt würden, sei von einer Betroffenheit der Einwohner der Ortsgemeinde Altlay auszugehen. Da durch

die Verlängerung der Start- und Landebahn eine weitaus höhere Auslastung des Flugbetriebes möglich sei und sich die Flugbewegungen im Planungsfall vor allem in den Nachtstunden erheblich erhöhen würden, nehme die Lärmbelästigung noch weiter zu. Dies führe dann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, wie sie im lärmmedizinischen Gutachten beschrieben worden seien. Um dem entgegen zu wirken fordere der Gemeinderat, dass die Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster pp.) für die dort wohnenden Bürger nicht nur auf das Gebiet innerhalb der Schutzzone, sondern auch auf die betroffenen Randbereiche, wozu auch die Ortsgemeinde Altlay gehöre, ausgeweitet werden müssten. Daneben beantragt die Gemeinde Lärmschutzmaßnahmen für die gemeindeeigene Wohnung im Gemeindehaus, Kuhtrift 1, 56585 Altlay.

Die **Stadt Zell** und die **Ortsgemeinde Briedel** schließen sich der Stellungnahme der Verbandsgemeinde Zell an.

Die **Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues** stimmt der Verlängerung der Start- und Landebahn unter folgenden Voraussetzungen zu:

1. Es müsse sichergestellt werden, dass jeglicher Schutzgebietsstatus das gesamte Gemeindegebiet der durch Schallwirkungen betroffenen Kommunen umfasse.
2. Der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, hier vor allem vor dem Hintergrund des Schutzziels der Nachtruhe, müsse für das gesamte Gemeindegebiet sichergestellt werden.
3. Die durch Schalleinwirkung betroffenen Ortsgemeinden müssten in die Fluglärmkommission aufgenommen werden.
4. In den betroffenen Ortsgemeinden sollten stationäre Lärmmessstationen installiert werden. Dies betreffe insbesondere auch die Ortsteile der Ortsgemeinde Kleinich.
5. Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn dürften städtebauliche Entwicklungen der betroffenen Kommunen nicht beeinträchtigt werden.
6. Um den Vorteils-Nachteils-Ausgleich der betroffenen Kommunen fair regeln zu können, werde die Erarbeitung eines Umlageschlüssels der Gewerbesteuereinnahmen bzw. künftig möglicher vergleichbarer Einnahmen unter Berücksichtigung der räumlichen Wirkungen des Flughafens und des Flugverkehrs gefordert.
7. Die maßgeblichen Stellen würden aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass die vorgegebenen Flugrouten eingehalten würden. Dies gelte insbesondere auch für den Fall, dass nach Realisierung der Startbahnverlängerung Flugrouten verändert würden.

Sollten aus flugtechnischen Gründen Warteschleifen geflogen werden müssen, so seien diese so einzurichten, dass die Bevölkerung so wenig Belästigung wie möglich ausgesetzt werde. Hierbei seien besonders die gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich des Ablassens von Kerosin einzuhalten.

8. Die Verbandsgemeinde fordere eine stärkere Berücksichtigung und Zusammenarbeit der im Schutzgebiet des Flughafens Frankfurt-Hahn liegenden bzw. der im räumlichen Zusammenhang betroffenen Kommunen bei
 - a) der Entwicklung eines gemeinsamen Raumplanungskonzeptes,
 - b) der Entwicklung und Erschließung gemeinsamer Gewerbedienstleistungs- oder Industriegebiete,

- c) der Entwicklung eines gemeinsamen regionalen Marketingkonzeptes, dessen Schwerpunkt auf Tourismus, Naherholung und Freizeit ausgerichtet sein sollten.

Die **Ortsgemeinde Kommen** stimmt den vorgelegten Planungen unter den Voraussetzungen zu, dass die Gemeinde durch Eingriffe in die städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt werde und keine Flugbewegungen über der Ortslage erfolgten.

Die **Ortsgemeinde Kleinich** stimmt der Verlängerung der Start- und Landebahn unter folgenden Voraussetzungen zu:

1. Es müsse sichergestellt werden, dass jeglicher Schutzgebietsstatus die gesamte Gemeinde Kleinich umfasse. Insbesondere der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, hier vor allem vor dem Hintergrund des Schutzziels der Nachtruhe, müsse für die gesamte Gemeinde sichergestellt werden.
2. Die Ortsgemeinde fordere die Aufnahme in die Fluglärmkommission.
3. Anhand der Lärmmessberichte könne festgestellt werden, dass an der Lärmmessstelle Oberkleinich etwa doppelt so viel Lärmereignisse festgehalten würden wie an der Lärmmessstelle Hahn. Die Gemeinde fordere deshalb die Belassung des Anrollpunktes an der jetzigen Stelle und nicht die beabsichtigte Verlegung um 1.055 m in Richtung Südwesten.
4. Die Errichtung von stationären Lärmmessstationen neben der bestehenden Anlage in Oberkleinich auch in den übrigen Ortsteilen der Gemeinde werde gefordert.
5. Um den Vorteils-Nachteils-Ausgleich der betroffenen Kommunen und hier insbesondere der Gemeinde Kleinich fair regeln zu können, werde die Erarbeitung eines Umlageschlüssels für die derzeit erzielten und künftigen Einnahmen (z.B. Gewerbesteuer) unter Berücksichtigung der räumlichen Wirkungen des Flughafens gefordert.
6. Es werde gefordert, dass durch die Verlängerung der Start- und Landebahn städtebauliche Entwicklungen nicht beeinträchtigt würden und beim Überschreiten der Lärmwerte die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgten.

Die **Ortsgemeinde Hochscheid** stimmt der Verlängerung der Start- und Landebahn unter folgenden Voraussetzungen zu:

1. Es müsse zukünftig gewährleistet sein, dass der vorgegebene Luftkorridor auch tatsächlich eingehalten werde. Es sei nicht zu tolerieren, dass ein ständiges Abweichen die Regel sei.
2. Im Hinblick darauf, dass der Ort Hochscheid tatsächlich ständig und nicht nur in Ausnahmefällen überflogen werde, sei die Einbeziehung des Gemeindegebietes in die Lärmschutzzone ein den Gegebenheiten folgendes Erfordernis.
3. Die Gemeinde fordere die Aufnahme in die Fluglärmkommission.
4. Zur Dokumentation des tatsächlichen Überfluglärms fordere die Gemeinde die Errichtung einer stationären Lärmmessstation innerhalb des Ortes.
5. Die bauliche Entwicklung, insbesondere der Wohngebiete dürfe in der Gemeinde durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nicht eingeschränkt werden. Insoweit müsse die Aufnahme dieser zukünftig zu entwickelnden Gebiete in die Lärmschutzzone gewährleistet bleiben und beim Überschreiten der Lärmwerte müssten die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

6. Innerhalb der betroffenen Kommunen müsse ein Vorteils-Nachteils-Ausgleich im Rahmen eines noch zu erarbeitenden Umlageschlüssels für die derzeit erzielten und zukünftigen Einnahmen (z.B. Gewerbesteuer) unter Berücksichtigung der räumlichen Wirkung des Flughafens erfolgen.

Die **Verbandsgemeinde Traben-Trarbach** stimmt den vorgelegten Planunterlagen unter folgenden Maßgaben zu:

- a) Der Bestand der B 327 auf der bisher bestehenden Trasse sei mittels einer Tunnellösung im Rahmen der Baumaßnahme sicherzustellen.
- b) Während der Bauarbeiten zur Verlängerung der Start- und Landebahn müsse die Befahrbarkeit der B 327 aufrecht erhalten werden.
- c) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landespflegegesetz seien nur auf die Gemarkungen Irmenach, Lötzbeuren und Enkirch beschränkt. Soweit erforderlich und benötigt könnten auch auf den übrigen Gemarkungen des Verbandsgemeindebereiches solche Flächen ausgewiesen werden.
- d) In der Ortsgemeinde Irmenach, Ortsteil Beuren, solle ein Lärmmesspunkt eingerichtet werden.
- e) Die Einwendungen der Verbandsgemeindewerke (s. u.) hinsichtlich der Problematik der Einleitung von kontaminierten Wässern in den Waschbach und die daraus evtl. resultierende Störung der Wasserversorgung in der Ortsgemeinde Enkirch werde vollinhaltlich übernommen mit der Maßgabe, dass
 1. eine Notwasserversorgung von Starckenburg nach Enkirch mit einer Einspeisung durch die Wasserversorgung Hunsrück I hergestellt werde oder
 2. die komplette Einleitung der kontaminierten Wässer direkt in die Kläranlage Lötzbeuren oder eine andere Kläranlage sichergestellt und diese Kläranlage für die Aufnahme dieser Wässer aufgerüstet werde.

Die **Verbandsgemeindewerke Traben-Trarbach** begrüßen die Maßnahme. Sie seien nicht unmittelbar von den Ausbaumaßnahmen betroffen, jedoch könnte es mittelbar zu Beeinträchtigungen in der Wasserversorgung der Ortsgemeinde Enkirch kommen. Grund hierfür könnte die geplante Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser über das Regenrückhaltebecken Waschbach bei Winterbetrieb, d.h. beim Einsatz von Enteisungsmitteln sein.

Der Waschbach münde in den Ahringsbach. Die Trinkwasserversorgung der Ortsgemeinde Enkirch erfolge über eine Brunnenbohrung, die unmittelbar im Bereich des Ahringsbaches niedergebracht worden sei. Hauptbestandteil des Brunnenwassers sei versickertes Bachwasser des Ahringsbaches.

In den Planunterlagen würde ausgeführt, dass erst bei einer CSB-Konzentration von 250 mg/l durch entsprechende Schieberstellungen in den Trennbauwerken die Stauraumkanäle für kontaminiertes Oberflächenwasser befüllt würden. Werde dieses Trennkriterium unterschritten, gelange das Oberflächenwasser über die weiterführenden Kanäle direkt in das Regenrückhaltebecken Waschbach.

Nach Auffassung der Verbandsgemeindewerke sei die CSB-Konzentration von 250 mg/l zu hoch bemessen. Das anfallende belastete Wasser aus dem Flughafenbereich sei gänzlich zurückzuhalten und einer Kläranlage zuzuleiten, ansonsten werde mit erheblichen Beeinträchtigungen, im schlimmsten Fall mit der Außerbetriebnahme der Trinkwasserversorgung der Ortsgemeinde Enkirch gerechnet.

Das Ahringsbachtal werde in Fachgutachten mit besonderer Wertigkeit eingestuft. Ein Störfall, d.h. die Einleitung von belastetem Oberflächenwasser in den

Ahringsbach, hätte unabsehbare Folgen für die Gewässerökologie dieses wichtigen Lebensraumes seltener und geschützter Arten und erhebliche Auswirkungen für die Wasserversorgung der Ortsgemeinde Enkirch.

Aufgrund dieser Ausführungen werde um die Abänderung bzw. Berücksichtigung nachfolgender Punkte gebeten:

- Das anfallende belastete Oberflächenwasser aus dem Flugplatzbereich sei gänzlich zurückzuhalten und einer Kläranlage zuzuleiten. Ein Ableiten von belastetem Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Waschbach sei vom Flugplatzbetreiber auszuschließen. Die Verbandsgemeindewerke böten an, eine Einleitung in die Kläranlage Lötzbeuren gegen entsprechende Kostenerstattung für etwaige Erweiterungsmaßnahmen zu prüfen. So würde durch die Verbandsgemeinde Traben-Trarbach sichergestellt, dass eine ordnungsgemäße Reinigung des kontaminierten Wassers erfolge.
- Warum eine Speicherung des kontaminierten Wassers während des gesamten Winters erfolgen solle und erst in der Zeit zwischen April und Oktober portionsweise mit Hilfe von Tankfahrzeugen zur Kläranlage transportiert werde, könne von Seiten der Verbandsgemeindewerke nicht nachvollzogen werden. Nach deren Auffassung könnte ganzjährig eine Abfuhr (falls eine unmittelbare Zuleitung zur Kläranlage nicht möglich sei) des kontaminierten Wassers erfolgen. Die betreffende Kläranlage müsse in der Lage sein, das kontaminierte Oberflächenwasser aufzunehmen und nach den gesetzlichen Vorgaben zu verarbeiten.
- Für den Fall eines Störfalles sei ein Notfallplan auszuarbeiten. Dieser sei den im Einzugsgebiet des Ahringsbaches gelegenen Ortsgemeinden und den Verbandsgemeindewerken Traben-Trarbach vorzulegen.
- Sollten von den Verbandsgemeindewerken Traben-Trarbach Bedenken an der Einhaltung der ausgeschlossenen Zuleitung des belasteten Wassers aus dem Flugplatzbereich bestehen, sei den Bediensteten der Verbandsgemeindewerke für eine Probenentnahme Zugang zum Flugplatzgelände zu gewähren.
- Für den Fall, dass die Einleitung des kontaminierten Oberflächenwassers weiter erfolgen solle, sei durch den Betreiber des Flugplatzes sicherzustellen, dass im Falle einer Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnungsanlagen der Verbandsgemeindewerke Traben-Trarbach für die Ortsgemeinde Enkirch eine Ersatzwasserversorgung erfolgt. Hier biete sich eine zusätzliche Anbindung von der Ortsgemeinde Starkenburg oder der Ortsgemeinde Burg (Mosel) an. Die entstehenden Kosten gingen komplett zu Lasten des Flugplatzbetreibers.

Im Erörterungstermin legt der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach eine Untersuchung des Labors Analytis, Trier, vor. Durch die Untersuchungsergebnisse würden die Befürchtungen der negativen Auswirkungen der Einleitung von belastetem Oberflächenwasser auf die Trinkwasserversorgung der Ortsgemeinde Enkirch bestätigt. Auffällig seien insbesondere hohe CSB- und Arsenkonzentrationen.

Die **Ortsgemeinde Enkirch** trägt folgende Einwendungen und Anregungen vor:

- Der geplanten Inanspruchnahme von ca. 3,2 ha Waldfläche als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme im Flur 4 der Gemarkung Enkirch werde zugestimmt, wenn für die zur Verfügung gestellten Flächen eine angemessene Entschädigung gezahlt, die Kosten der Herrichtung und die zukünftigen Pflegekosten übernommen würden und eine vertragliche Regelung hierüber erfolge.

- Zur Gewährleistung einer flexiblen Erreichbarkeit der Mosel, der Vorbeugung von Verlagerungen von Verkehrsströmen, insbesondere auch des Schwerlastverkehrs und auch aus touristischer Sicht werde der Erhalt der B 327 im Bereich der Abfahrt nach Raversbeuren/Enkirch bis zur Abfahrt nach Lötzbeuren als bewährte bestehende Verkehrsverbindung gefordert. Favorisiert werde die Tunnellösung.
- Das anfallende belastete Oberflächenwasser aus dem Flugplatzbereich sei gänzlich zurückzuhalten und einer Kläranlage zuzuleiten. Ein Ableiten von belastetem Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Waschbach sei vom Flugplatzbetreiber auszuschließen.
- Für den Fall eines Störfalles sei ein Notfallplan auszuarbeiten. Dieser sei der Ortsgemeinde Enkirch vorzulegen.

Die **Ortsgemeinde Irmenach** trägt vor, sie sei durch die beabsichtigte Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen. In Bezug auf die Zur-Verfügung-Stellung der geplanten Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von 10,2 ha könne die Zustimmung nur erfolgen, wenn für diese Flächen eine angemessene Entschädigung gezahlt, die Kosten der Aufforstung, Einzäunung sowie die Pflegekosten übernommen würden.

Unter diesen Voraussetzungen würden im Planfeststellungsverfahren keine Einwände erhoben und keine Anregungen vorgebracht.

Die **Ortsgemeinde Lötzbeuren** wendet ein, dem Vorhaben mangle es an der Planrechtfertigung.

An keiner Stelle könne die Vorhabensträgerin den tatsächlichen Bedarf für die geplante Maßnahme deutlich machen. Die bisherigen fehlgeschlagenen Ansiedlungsversuche verschiedener Luftfahrtunternehmen und die damit verbundenen Transportkapazitäten hätten gezeigt, dass ein echter Bedarf nicht bestehe. In den Planunterlagen werde an keiner Stelle nachgewiesen, wo die Fracht, die nicht als Luftersatzfracht mittels LKW transportiert werde, herkommen solle.

In Stellungnahmen der FRAPORT AG hieße es, dass der Hahn lediglich für nicht „anschlussgebundene Fracht“ in der Größenordnung von ca. 30.000 t/a interessant sei. Auch hätten in einem Hearing namhafte Integrator und Cargo-Unternehmen festgestellt, dass der Hahn für sie wegen der fehlenden Drehscheibenfunktion und der ungünstigen Wetterbedingungen ungeeignet sei. Die Post AG habe einen Wechsel vom Standort Frankfurt zum Standort Hahn kategorisch abgelehnt.

Die angestrebte Anerkennung der Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn stelle einen Widerspruch dar. An dem Flughafen Hahn bestehe keine originäre Nachfrage an Transportkapazität. Diese werde, wenn überhaupt, durch Transport von Frachtgut über die Straße künstlich geschaffen. Der Flughafen in seinem jetzigen Ausbauzustand reiche für die Nachfrage der Betreiber für Frachtcharter und Pax-Verkehre mit der vorhandenen Start-/Landestrecke von max. 3.400 m vollkommen aus. Innerhalb des angestrebten Systems sei es sinnvoller, die in Frankfurt am Main vorhandenen drei Bahnen mit jeweils vier Kilometer Bahnsystem für die geplanten Interkontinentalflüge zu nutzen. Dies mache innerhalb des Systems einen Sinn. Die Flüge mit einem Bedarf an langer Startstrecke könnten so in Frankfurt/Main abgewickelt werden. Die Dichte der dortigen Slots könne durch die Verlagerung von nicht an die Bahnlänge von vier Kilometern gebundenen LFZ aufgelöst werden. Somit reiche die derzeitige Bahn auf dem Flughafen Hahn aus. Eine Erweiterung gehe zu Lasten des bestehenden Flughafens Frankfurt.

Somit sei der Planungsfall 2015 ohne Berücksichtigung des angestrebten Flughafensystems mit Frankfurt am Main reine Spekulation und entspreche nicht einer vernünftigen, ausgewogenen Planung. Dem Vorhaben mangle es daher an Rechtfertigungsgründen. Es rechtfertige nicht die Zerstörung natürlicher Ressourcen und damit die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch und Natur.

Weiterhin wird ausgeführt, dass die Genehmigung des Flughafens Hahn noch auf der zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens basiere. Dies sei aus Sicht der Ortsgemeinde Lötzbeuren angesichts des Status quo aber auch des Prognosenullfalls ein unhaltbarer Zustand. Hier sei angesichts der im Planfeststellungsverfahren beschriebenen Vorhaben eine eigenständige luftrechtliche Genehmigung an Stelle der zivilen Mitbenutzung erforderlich. Daher sei eine luftrechtliche Genehmigung ohne zivile Mitbenutzung für den Betrieb der Verkehre auf dem Flughafen Hahn zu beantragen.

Die Ortsgemeinde bemängelt die Prüfung der Vorhabensalternativen. Grundlage ihrer Bedenken gegen die Prüfung sei die Abwägung der Vor- bzw. Nachteile der Varianten. Zu der Aufzählung der entscheidungsrelevanten Kriterien werde folgendes zu bedenken gegeben:

Im Vordergrund stehe einzig der wirtschaftliche Aspekt. Dies könne so nicht hingenommen werden. Insbesondere die dargestellte Realisierbarkeit des Vorhabens bei gleichzeitigem Betrieb dürfe eine Entscheidung dieser Tragweite nicht maßgeblich beeinflussen.

Wesentliche Kriterien seien in die Abwägung nicht eingeflossen: Die Belastung durch Fluglärm würde für die Ortsgemeinde Lötzbeuren nicht auf der Grundlage der geltenden Rechtsprechung vorgenommen. Durch die verstärkt auftretende Lärmbelastung sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall 2015 werde die Ortslage entgegen den Darstellungen in den Planunterlagen deutlich stärker beschallt. Dies wirke sich vor allem auf das Bebauungsplangebiet „Hinterm Stauch“ aus. Es werde dadurch massiv in die Planungshoheit der Gemeinde eingegriffen.

Die Abwägung hinsichtlich der Beseitigung des in der Waldfunktionenkartierung festgelegten Lärmschutz- und Erholungswaldes der Ortsgemeinde Lötzbeuren sei fehlerhaft, da bei Erhalt des Waldes der Prognosenullfall eine ausreichende Entwicklung des Flughafens Hahn zulasse. Der beim Planungsfall unterstellte (unbewiesene) Zugewinn an Arbeitsplätzen rechtfertige nicht die Beseitigung des Lärmschutzwaldes. Die Verhältnismäßigkeit bei der Abwägung der Argumente sei nicht fehlerfrei erfolgt. Darüber hinaus sei für die Inanspruchnahme des Waldes nur ein unzureichender funktionaler Ersatz im Plan vorgesehen. Dies sei schon nach dem geltenden BNatSchG und dem LPflG ein grober Mangel.

Der Flächenverbrauch sei fehlerhaft dargestellt, da nicht nachvollziehbar sei, wieso dieser bei der Variante Südwest geringer sein solle als bei allen übrigen Varianten. Soweit eine qualitative Prüfung, wie in den Planunterlagen unterstellt, vorgenommen sei, verliere die Annahme völlig an Glaubwürdigkeit, da die Qualität der Flächen (Lärmschutzwald der Ortsgemeinde Lötzbeuren) nicht berücksichtigt sei.

Die Auswirkungen durch Erdbau seien unzureichend bedacht, da die Fläche der Variante Südwest in einem erheblichen Auftrag liege. Dies habe wegen der höher im Gelände liegenden Emissionsquelle zusätzliche, nicht ausreichend untersuchte Lärmauswirkungen auf die Ortslage. Hier werde in diesem Zusammenhang nochmals auf das Bebauungsplangebiet der Ortsgemeinde und die dadurch erheblichen Einschränkungen der Planungshoheit hingewiesen. Die verstärkte

Schadstoffbelastung der Ortsgemeinde durch die Abflüge in Richtung 21 in Verbindung mit der Eingliederung in die West-Ost Flugroute sei nicht untersucht worden. Durch den Bau der Wartungshalle für die AMG habe sich der Flughafenbetreiber selbst ein Hindernis für die Rollwege nach Nordost und dadurch Zwangspunkte für die Planung geschaffen. Bei öffentlichen Veranstaltungen habe der Flughafenbetreiber eine sorgfältige Prüfung aller Varianten zugesagt. Dies sei unter den o. g. Gesichtspunkten ungläubwürdig.

Zusammenfassend bleibe festzuhalten, dass, wie eingangs erwähnt, die so genannte Prüfung der Varianten zielgerichtet auf das Ergebnis „Verlängerung nach Südwest“ vorgenommen worden sei.

Die Erweiterung der Start-/Landebahn zerschneide historisch gewachsene rad- und fußläufige Verbindungen der Orte Büchenbeuren und Lötzbeuren. Dies werde nicht akzeptiert. Angesichts des in den Unterlagen ermittelten Verkehrsaufkommens erscheine zumindest für die Querung der B 327 neu eine Fußgängerbrücke erforderlich.

Die Katastergrenze mit den kulturhistorischen Grenzmarkierungen zwischen beiden Orten gehe teilweise verloren. Dies sei im Plan zwar berücksichtigt. Eine Lösung im Sinne der Ortsgemeinde Lötzbeuren sei jedoch nicht erarbeitet.

Durch die Verlegung des Anrollpunktes werde unbewiesen die Verbesserung der Lärmsituation für die Ortsgemeinde Hahn unterstellt. Dadurch würden bei Starts in Richtung Südwest die Ortsgemeinden Lötzbeuren, Hirschfeld-Bahnhof und Kleinich verstärkt belastet. Hier sei eine fehlerhafte Abwägung vorgenommen worden. Insbesondere die derzeit vorliegenden noise-reports zeigten deutlich, dass an dem Messpunkt der Ortslage Hahn derzeit deutlich geringere Werte ermittelt würden als bei den übrigen Messstellen Würnich, Bahnhof Hirschfeld und Oberkleinich.

Gleichzeitig werde der Anrollpunkt durch den neuen Rollweg bei Starts in Richtung 03 dichter an die Ortsgemeinde Lötzbeuren verlegt. Dies führe zu einer erheblichen Zunahme des Bodenlärms und des Lärms bei dem Startvorgang selbst. Die Untersuchung der Auswirkung von Bodenlärm sei wegen der tatsächlichen Belastung ungläubwürdig.

Die geplante Inanspruchnahme der Waldflächen bringe erheblichen, nicht ausgleichbaren ökologischen Nachteil. In diesen Waldbereichen hätten prioritäre Arten der Vogelschutzrichtlinie sowohl ihr Nahrungs- als auch Bruthabitat. Die Waldflächen seien daher von gemeinschaftlicher Bedeutung. Eine Verträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des BNatSchG sei nicht in dem erforderlichen Umfang vorgenommen worden. Die bloße Behauptung, dass es sich auf Grund der quantitativen Merkmale nicht um ein faktisches Naturschutzgebiet im Sinne der EU-Richtlinien 92/43/EWG und 79/409/EWG handle, sei nicht ausreichend verifiziert. Allein die Diversität der dort vorkommenden Arten (FFH Anhang II und Anhang IV (z.B. sei *Barbastella barbastellus* trotz eindeutiger Nachweise nicht erwähnt), VSG Anhang I) sei hinreichend Grund für eine spezielle Untersuchung der Erhaltungs- und Entwicklungsziele. Das Artenvorkommen führe zu dem Ergebnis, dass es sich sehr wohl um ein potentielles Schutzgebiet von gemeinschaftlichem Interesse handle. Zumindest müsse im Zusammenhang mit dem Vorhaben untersucht werden, inwieweit das Vorhaben geeignet sei, die Ziele der o.a. Richtlinien erheblich zu beeinträchtigen. Auf der Grundlage der EU-Richtlinie 79/409/EWG fehle die materielle Prüfung der Betroffenheit.

Die Ortsgemeinde Lötzbeuren lehne die Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Waschbach in das die Gemarkung durchfließende Gewässer „Waschbach“ ab. In den vorgelegten Planunterlagen werde unter Ziffer 7.2.2 ausgeführt, dass erst bei einer CSB-

Konzentration von 250 mg/l die Stauräume auf dem Flughafengelände selbst geflutet würden und somit kein kontaminiertes Wasser in den Waschbach gelangen könne. Dieser CSB-Wert sei zu hoch bemessen. Das gesamte anfallende kontaminierte Wasser sei zurückzuhalten und zur Entsorgung der Kläranlage Dill zuzuleiten. Das Ableiten des gesamten kontaminierten Oberflächenwassers in den Waschbach sei wegen der Ökologie des Fischgewässers und der damit einhergehenden Gefährdung des Ökosystems auszuschließen.

Die Ortsgemeinde lehne die Verlegung der B 327 wie im Plan dargestellt ab. Die Entwicklung der B 50 neu mache die B 327 zwischen den Anschlussstellen Lötzbeuren und Raversbeuren überflüssig. Diese Alternative der Aufhebung der B 327 sei nicht untersucht.

Bei großräumiger Umleitung der B 327 im Kreuzungsbereich Kappel B 327/B 421 mit Verkehrsführung über die B 421 in Richtung Kirchberg und Anschluss an die B 50 (dann 4-spurig) wäre der Landschaftsverbrauch am geringsten. Es seien auf der gesamten Führung des Verkehrs keine Ortsdurchfahrten vorhanden. Ein 4-spuriger Ausbau zwischen der Kreuzung Kappel und der Kreuzung Kirchberg wäre dadurch ohne großen Aufwand möglich. Die Strecke sei wesentlich kürzer (8 km) als der alten Trasse B 327 folgend (ca. 15 km). Gleichzeitig könne die B 327 zur Landes- oder Kreisstraße zwischen der Kreuzung Kappel und dem Flugplatz Hahn abgestuft werden. Dies spare wegen des deutlich geringeren Unterhaltungsaufwandes Kosten. Darüber hinaus würde diese Verkehrsführung eine deutliche Stärkung des Wirtschaftsstandortes der Region Kirchberg – Sohren entlang der B 50 bedeuten.

Durch die geplante Verlegung der B 327 in Verbindung mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen werde die Ortsgemeinde entgegen der Stellungnahme des Gutachters deutlich stärker durch die Emissionen der Fahrzeuge auf der vorgesehenen Trasse belastet.

Die Streckenführung der B 327 verlaufe im Bereich des neu zu bauenden Abschnitts parallel zur Start-/Landebahn. Es sei in den Planunterlagen nicht untersucht, wie sich die Ausbreitung des Schalls durch Reflektion an dem Damm der Start-/Landebahn auf die Ortslage auswirke.

Durch den Bau der Straße gehe der Lärmschutzwald der Ortsgemeinde unwiederbringlich verloren. Dieser Wald schütze nicht nur die Ortsgemeinde vor den Lärmemissionen der B 327 alt sondern auch vor Bodenlärm auf dem Flughafengelände (Enteisungen, Rollgeräusche u. a.) Die Ausgleichsmaßnahme reiche nicht aus, den Verlust zu kompensieren.

Die Trassenverbreiterung auf RQ bedinge umfangreiche Rodungen entlang der alten Trasse. Dies sei im Plan nicht nachvollziehbar dargestellt. Darüber hinaus fehle für diesen Bereich die materielle Prüfung der Betroffenheit der EU-Richtlinie NATURA 2000.

Durch die Erweiterung der Start-/Landebahn und den damit verbundenen Immissionen würden die Immobilien in ihrem Wert reduziert. Dadurch würde das Recht auf Eigentum der Hausbesitzer in Lötzbeuren verletzt. Für die Wertminderung sei, wie bereits in Einzelfällen in Lötzbeuren geschehen, ein angemessener Ausgleich zu zahlen.

Diese Argumente machten deutlich, dass die Verlängerung in Richtung Südwest mit Umverlegung der B 327 mit wesentlich mehr Problemen behaftet sei als in den Planunterlagen dargestellt.

Die Ortsgemeinde Lötzbeuren bemängelt ferner die in den Planunterlagen (Band C 17) enthaltene Beurteilung der betroffenen Waldbestände hinsichtlich der Waldwertminderung:

- Die Behauptung auf Seite 10 Punkt 2.2 bezüglich der *Beförderung ausschließlich durch Landesbeamte* sei falsch.
- Die Darstellung des Maßstabes auf den Karten Seite 12 und 21 sei falsch und daher nicht nachvollziehbar.
- Die in dem Absatz *Hinweis Revierleiter* (Seite 19) vermittelte Behauptung, die Aufarbeitsverfahren seien mit den zuständigen Revierleitern abgesprochen, treffe für den Revierleiter der Ortsgemeinde nicht zu.
- Die Rodungstabelle (S. 19/20) sei fehlerhaft.
- Die Tabelle *Bewertungstabelle für Lötzbeuren* sei fehlerhaft.
- Die Folgeschäden für die Entnahme ganzer Bestände seien nicht berechnet. Dies sei im Hinblick auf Punkt 2.4.2 ein wichtiger wirtschaftlicher Aspekt. Hier bedürfe es zusätzlicher Ermittlungen.
- Die Herleitung der Waldbewertung sei nicht nachvollziehbar, da der Ortsgemeinde fehlerhafte Datenblätter zur Einsicht überlassen worden seien. In diesem Punkt werde sich ein weitergehendes Recht auf Einspruch zur geplanten Erweiterung der Start- und Landebahn vorbehalten.
- Die durch die Trennung vorhandener Waldwirtschaftswege notwendige neue Wegführung sei nicht mit der waldbesitzenden Gemeinde abgestimmt. Hier seien Nachbesserungen erforderlich.
- In dem Verfahren werde deutlich auf die Gefahr des verstärkten Windwurfes in den angrenzenden Waldgebieten der Ortsgemeinde hingewiesen. Der Gutachter habe jedoch an keiner Stelle die Konsequenzen daraus untersucht. Es werde ein neues Gutachten, das besonders diesen Aspekt berücksichtige, verlangt.
- Die Entnahme von ca. 160 Einzelbäumen zur Herstellung der Hindernisfreiheit stelle sowohl ein ökologisches als auch wirtschaftliches Problem dar. Es sei an keiner Stelle untersucht, wie sich die Bestandsentwicklung auf die Hindernisfreiheit und auf die Bestandssicherheit des gemeindeeigenen Waldes auswirke. Die Entschädigung dieser Einzelbäume sei ebenfalls nicht untersucht.
- In den Tabellen Grunderwerb, Entschädigung des Holzwertes und Entschädigung durch Nutzungsbeschränkungen seien eklatante Fehler enthalten, die der Gemeinde suggerierten, dass der wirtschaftliche Nachteil ausgeglichen werde. Bei genauer Betrachtung stelle sich jedoch heraus, dass dies nicht der Fall sei.
- Abschließend werde das Berechnungsverfahren für die Entschädigung beanstandet. Entgegen der Ermittlung auf der Basis der *Hiebsunreifeberechnung* werde die Berechnung nach dem *Alterswertverfahren* verlangt.

Zum Thema Lärmschutz wendet die Ortsgemeinde Lötzbeuren ein, dass Bedenken gegen die Ermittlung des Fluglärms bestünden.

Im Gutachten seien eine Reihe von Lärmgrenzen berechnet worden. Diese müssten sich notwendigerweise auf die für den Flughafen Hahn vorgegebenen Grenzwerte beziehen. Dies sei jedoch nicht der Fall. Wie im Band B 3 Kartenteil Querprofile dargestellt, werde die Erweiterung der Start-/Landebahn im Auftrag zum Urgelände gebaut. Dies bewirke eine Dammschüttung zwischen 11 m und 16 m Höhendifferenz zum ursprünglichen Geländeverlauf. Da das Gelände zur Ortslage fast gleichmäßig abfalle, wirke sich dadurch der Lärm der startenden und landenden LFZ stärker auf die Wohnlage in Lötzbeuren aus. Dies sei in dem Planwerk nicht berücksichtigt. Das gleiche gelte für die Umverlegung der B 327. Auch diese liege teilweise in einem Auftrag zum Urgelände. Gleichzeitig wirke der Damm der geplanten Start- und Landebahn wie ein Reflektionskörper, der die Emissionen des fließenden Verkehrs gerade in Richtung der Ortslage reflektiere.

Dies bei gleichzeitiger Reduzierung des Waldes, der in der Waldfunktionskartierung als Lärmschutzwald aufgenommen sei. Ein bereits im Raumordnungsverfahren geforderter Ausgleich für diesen Funktionsverlust werde auch im vorliegenden Plan nicht bedacht.

In der Genehmigung des Flughafens Hahn sei festgelegt, dass im Rauminnern der Einzelschallpegel den Wert von 55 dB(A) nicht überschreiten dürfe. Diese Grenze gelte sowohl für den Tag als auch für die Nacht.

Diesem Grenzwert liege eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Verfahren um den Flughafen München zu Grunde. Nach damaligem Kenntnisstand wäre die Aufweckschwelle bei etwa 60 dB(A) anzusetzen gewesen, weshalb das Bundesverwaltungsgericht sicherheitshalber die Grenze auf 55 dB(A) abgesenkt habe, gleichzeitig jedoch maximal die sechsmalige Überschreitung dieses Grenzwertes zugelassen habe, wobei Überschreitungen dann aber unter dem Wert von 60 dB(A) bleiben müssten.

Zunächst sei zu bemängeln, dass in dem Gutachten für den Tagbereich überhaupt keine Einzelschallpegel untersucht worden seien.

Für die Nacht seien eine Reihe von Lärmgrenzen untersucht worden, darunter auch Einzelschallpegel. Diesen Grenzlinien würden mit der Angabe von „Häufigkeit mal Lärmgrenzwert“ bezeichnet, also z.B. 6 mal 70 dB(A). Dies bedeute, dass innerhalb der Kontur, die das Gebiet umschließt, pro Nacht (zwischen 22.00 und 06.00 Uhr) ein a-bewerteter Maximalschallpegel von 70 dB mindestens sechsmal erreicht oder überschritten werde. Solchen Konturen gemeinsam sei jedoch ein Darstellungsmangel, der am Beispiel des Gebietes 6 mal 70 dB(A) erläutert werden solle. Innerhalb dieser Kontur könne sowohl die Häufigkeit als auch der Grenzwert oder auch beides überschritten werden. Über Häufigkeiten und Spitzenpegel innerhalb des Gebietes würden also keine präzisen Aussagen gemacht. Die Gemeinde Lötzbeuren liege teilweise außerhalb solcher Gebiete. Daraus könne jedoch nicht gefolgert werden, dass sie nicht kritisch lärmbelastet sei. Die Lage außerhalb besage lediglich, dass Häufigkeiten und Lärmgrenzen nicht beide gleichzeitig erreicht oder überschritten würden. Außerhalb könnten trotzdem durchaus kritische Schallereignisse vorliegen, beispielsweise 15 mal 69 dB(A) (Grenzwert nicht erreicht) oder auch 5 mal 80 dB(A) (Häufigkeit nicht überschritten). Da man bei der Lärmbewertung davon ausgehe, dass ein gekipptes Fenster ca. 15 dB(A) dämme, wären im Rauminnern Lärmpegel von 15 mal 54 dB(A) bzw. 5 mal 65 dB(A) zu erwarten. Im zweiten Fall sei demnach die in der Genehmigung festgelegte Grenze von 55 dB(A) überschritten, und zwar mehrfach.

Aus der teilweisen Lage außerhalb der berechneten Lärmgebiete könne nicht gefolgert werden, dass die Gemeinde Lötzbeuren nicht unzulässig mit Lärm belastet sei.

Ergänzend müsse erwähnt werden, dass im Verwaltungsrechtsstreit um den Flughafen Hahn das Oberverwaltungsgericht 1997 die nächtliche Lärmgrenze auf 52 dB(A) abgesenkt habe. Neuere Untersuchungen, die in der Rechtsprechung noch keinen Niederschlag gefunden hätten, gingen sogar von Grenzwerten von 48 dB(A) aus (Umweltgutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen). In diesem Gutachten werde auch ausgeführt, dass Frachtflugzeuge, die im Wesentlichen den Nachtverkehr ausmachten, allein durch die Art ihres Geräusches eine größere Belästigung hervorriefen als die meisten Passagierflugzeuge.

Für Windenergieanlagen habe das OVG NRW den Lärm neu beurteilt. Es lege dabei einen Grenzwert für den Tag von 60 dB(A) und für die Nacht von 45 dB(A) fest. Dieser Wert dürfe auch in der lautesten Nachtstunde nicht überschritten werden (OVG NRW vom 18.12.2002, Az.: 7 A 2127/2002).

Hieraus müsse gefolgert werden, dass für die Gemeinde Lötzbeuren die Lärmbelastung für den Tag nicht, für die Nacht nur unzureichend untersucht wurde und neuere lärmmedizinische Erkenntnisse nicht berücksichtigt wurden. Die Ortsgemeinde Lötzbeuren fordere deshalb die Nachermittlung folgender Lärmkonturen: 1 mal 63 dB(A); 1 mal 67 dB(A); 1 mal 70 dB(A). Abschließend werde beantragt, dass der Regelungsvorbehalt der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung dahingehend geändert werde, dass nicht mit der Einschränkung „mehr als 40 Flugbewegungen mit zivilen strahlgetriebenen Flugzeugen“ operiert werde, sondern dass der Vorbehalt alle Flugzeuge, somit mindestens auch die Propellermaschinen der Klasse P 2.1 mit einschließe. Dies vor dem Hintergrund, dass im Planungsfall rund 3.000 Bewegungen im verkehrsreichsten Halbjahr zu einer nächtlichen Belastung zwischen 01.00 Uhr und 06.00 Uhr von 16 Bewegungen pro Nacht führten. Es sei bereits derzeit erkennbar, dass die Flugzeuge dieser Klasse P 2.1 zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung in der Nacht führten.

Weiterhin werde beanstandet, dass für den Flugplatz Hahn die Lärmauswirkungen eines prognostizierten Verkehrsaufkommens rechnerisch ermittelt werde. Dies sei jedoch nur sinnvoll, wenn der zugelassene Verkehr auf die untersuchte Anzahl von Flugbewegungen beschränkt werde. Es sei allerdings davon auszugehen, dass, wie auch in der Vergangenheit, die Genehmigungsbehörde diesen Verkehr zahlenmäßig nicht festschreiben werde. Damit sei die Lärmprognose jedoch Makulatur.

Der in der Prognose untersuchte Luftverkehr sei in einzelne Flugzeugtypen gemäß AzB 99 aufgeschlüsselt worden. Damit werde die Lärmprognose abhängig von der Flugzeugzusammensetzung. Wie bei den Bewegungszahlen sei dies ebenfalls nur sinnvoll, wenn der Flugzeugmix in dieser Zusammensetzung festgeschrieben werde. Auch hier könne davon ausgegangen werden, dass die Genehmigungsbehörde diese Verkehrszusammensetzung nicht festschreiben werde. Damit sei, selbst wenn die Gesamtzahl der Flugzeuge eingehalten werde, bei einer anderen Zusammensetzung eine andere Lärmauswirkung zu erwarten, die Prognose also ebenfalls hinfällig.

Ähnlich verhalte es sich mit der zeitlichen Aufteilung der Flugbewegungen auf Tag und Nacht. Wenn beispielsweise von 200 Flugbewegungen der Klasse S 7 im verkehrsreichsten Halbjahr 178 am Tag und 22 in der Nacht für die Berechnung zu Grunde gelegt würden, so ergebe sich eine ganz andere Lärmbelastung für die Nacht, als wenn beispielsweise 100 am Tag und 100 in der Nacht flögen. Da auch diese Aufteilung nicht festgeschrieben sei, habe die berechnete Lärmbelastung mit der tatsächlichen u. U. wenig gemein. Diese besonders schweren und lauten Flugzeuge würden bei einer höheren Zahl von nächtlichen Flugbewegungen die Lärmkonturen jedoch sehr stark ausweiten.

Es erhebe sich insgesamt die Frage, ob es zulässig sei, eine solche Lärmuntersuchung auf der Basis der AzB 99, die ja nur einen Entwurf darstelle, durchzuführen. Dieser Entwurf habe bisher keine Rechtskraft und sein Inkrafttreten sei in naher Zukunft nicht zu erwarten. Korrekterweise hätten die Untersuchungen nach der AzB 75 mit der Erweiterung von 1984 durchgeführt werden müssen. Die AzB 99 habe für den Betreiber jedoch gegenüber der AzB 75/84 den Vorteil, dass einige Flugzeugmuster wie B 737/300, B 757 oder A 320 wesentlich leiser berechnet würden als mit der AzB 84. Daraus ergäben sich unstrittig Vorteile in Form eines kleineren Schutzgebietes.

Auffällig sei, dass im Planungsfall relativ hohe Bewegungszahlen, nämlich 11.568 in den sechs verkehrsreichsten Monaten mit propellergetriebenen Flugzeugen abgewickelt würden, 2.948 davon nachts. Bei den insgesamt angegebenen 42 Flugbewegungen pro Nacht blieben somit nur rund 26 Bewegungen strahlgetriebener Flugzeuge übrig, da die restlichen Flugbewegungen von

Propellerflugzeugen herrührten. Damit sei, die Bewegungsgrenze von 40 nächtlichen Flugbewegungen mit strahlgetriebenen Flugzeugen unterschritten, bei der die Genehmigungsbehörde eine neue Entscheidung hätte treffen müssen (Regelungsvorbehalt). Es dürfe unterstellt werden, dass die hohe Anzahl von Flugbewegungen mit Propellerflugzeugen genau aus diesem Grund in die Prognose eingebracht wurde.

Es bleibe unklar, ob 1456 Hubschrauber bei der Lärmbetrachtung mit eingerechnet worden seien. Diese verursachten jedoch besonders lauten und unangenehmen Lärm.

Das technische Lärmgutachten zum Fluglärm weise große Untersuchungsdefizite auf. So werde für den Tag überhaupt keine Einzelpegeluntersuchung durchgeführt. Für den Tag sei jedoch, wie auch für die Nacht, in der bislang bestehende Genehmigung als Schutzziel im Rauminnern ein Einzelpegel von 55 dB(A) festgeschrieben. Das Einhalten eines solchen Schutzzieles könne man jedoch nicht mit einem Mittelungspegel überprüfen. Von daher seien sämtliche zur Tagesbelastung gemachten Aussagen irrelevant. Es müsse darauf hingewiesen werden, dass schon im Verfahren von dem OVG solche Untersuchungen gefordert worden seien.

Die Untersuchung der nächtlichen Einzelschallpegel mit der Angabe Häufigkeit mal Lärmgrenzwert taugten nicht zur Beurteilung der Lärmbelastung der Flughafenanwohner. Ein ungefähres Bild ließe sich nur dadurch gewinnen, dass man für die einzelnen Flugzeugtypen sowohl für den Start als auch für die Landung in beiden Betriebsrichtungen eine Lärmkontur ermittle (sog. Footprint). Diese würde dann eine Bewertung der Betroffenheit und somit eine fundiertere Festlegung eines Schutzgebietes zulassen.

Die Berechnungsverfahren nach der AzB berücksichtigten eine Reihe von äußeren Einflüssen bei der Lärmausbreitung nicht. So werde das Vertragen des Lärms durch den Wind nicht in die Betrachtung mit einbezogen. Die Auswirkungen seien jedoch extrem. Bei Wind aus Südosten höre man im Nordwesten Starts auf Bahn 21 als sehr lautes Grollen auch bei sehr leisen Flugzeugen (B 737-800). In der Untersuchung werde der Effekt lediglich erwähnt. Konsequenzen würden daraus nicht gezogen. Bei Wind aus südöstlichen Richtungen trage der Wind den Schall in nordwestliche Richtungen. Solche Windverhältnisse lägen in rund 25% aller Zeiten vor. Die nach den Algorithmen der AzB/DES errechneten Schall-Transmissionsstrecken müssten deshalb auf eine virtuelle Transmissionsstrecke, die die Windeinflüsse berücksichtige korrigiert werden. (Ein Rechenverfahren zur Korrektur wird in der Stellungnahme beschrieben.)

Ebenfalls unberücksichtigt bliebe die Streuung des Schalls an Wolken sowie die Berücksichtigung anderer als mittlere Temperaturen und Luftfeuchtigkeit. Beide beeinflussten jedoch die Immissionswerte.

Der bereits im Raumordnungsverfahren vorgetragene Einwand, dass auch die Topografie des Geländes unberücksichtigt bliebe, sei aufgegriffen worden. Es sei zumindest im engeren Flughafenbereich die Topografie mit eingeflossen. Nähere Angaben zur Vorgehensweisen würden allerdings nicht gemacht. Insgesamt sei die Topografie aber offenbar nur soweit einbezogen worden, als dass höher liegende Immissionspunkte dadurch eine kürzere, tiefer liegende Immissionspunkte eine größere Schallauflänge (Transmissionsstrecke) aufwiesen und sich damit im ersteren Fall etwas erhöhte, im zweiten Fall etwas verringerte Schallimmissionswerte ergäben. Dies sei optisch gut erkennbar an den Einbeulen der Isophonen im Bereich der Taleinschnitte.

Die Topografie habe jedoch das Schwergewicht ihrer Auswirkung in völlig anderer Hinsicht. Die sehr tief eingeschnittenen Talkerben entwickelten mit ihren Hängen eine schallbündelnde Wirkung ähnlich wie man das in der alltäglichen Erfahrung

von den Fernsehparabolantennen her kenne. An bestimmten Stellen dieser Tallagen werde der Schall gebündelt, die Immissionswerte stiegen an. Dieser Effekt sei unberücksichtigt geblieben, obwohl es im Raumordnungsverfahren bereits vorgetragen worden sei.

Bei der Ermittlung der NATNacht Isophonen nach der 100-Prozent-Regelung werde grundsätzlich davon ausgegangen, dass bei einer bestimmten Anzahl von Flügen in der Nacht jeweils die Hälfte als Anflug und die Hälfte als Abflug rechnerisch behandelt würden. Auf Seite 33 des Technischen Lärmgutachtens - Fluglärm- werde am Beispiel von 11,96 nächtlichen Flugbewegungen erläutert, dass in solch einem Fall keine Isophonen mit sechs Ereignissen entstehen könnten, weil in jeder Richtung nur 5,98 Flugbewegungen stattfänden. In diesem Fall könne es (außer im Überlappungsbereich beider Bahnrichtungen) keine Isophonen geben, selbst wenn Lärmereignisse über 100 dB(A) lägen. Damit fielen 2.152 Flüge im verkehrsreichsten Halbjahr unter den Tisch.

In Wirklichkeit sei es jedoch oft so, dass kurz vor Beginn der Nacht eine Anzahl von Maschinen hereinkomme, die zum größten Teil in der Nacht wieder starteten. Denkbar wäre also bei diesem Zahlenbeispiel, dass (im Mittel) bis 22 Uhr 11,96 Maschinen landeten, die danach alle in der Nachtzeit starteten. In diesem Fall entstünden auch bei nur 11,96 Flugbewegungen Isophonen (da Häufigkeit überschritten), bei der 100%-Regelung sogar in beide Betriebsrichtungen. Die Mittelungsbetrachtung führe auch in diesem Fall zu starken Verzerrungen der Wirklichkeit. Auch hier gehe die schematische Betrachtungsweise zu Lasten der Flughafenanwohner.

Bei der Lärmbetrachtung blieben insgesamt alle Anflüge unberücksichtigt, die nach Sichtflugregeln stattfänden. Diese seien jedoch nach der gültigen Genehmigung zulässig und zahlenmäßig nicht begrenzt. Insbesondere würden bei solchen Anflügen Ortschaften überfliegen, die querab von der Hauptflugrichtung lägen. Damit seien die für solche Ortschaften berechneten Pegel unrealistisch.

Ähnliches gelte für den Platzrundenbetrieb und ähnliche Flugmanöver (NDB-Anflüge und ILS-Anflüge zu Übungszwecken). Solcher Flugbetrieb habe in der Vergangenheit exzessiv stattgefunden und sei nach der Genehmigung auch zahlenmäßig nicht begrenzt. Auch hier würden die querab liegenden Ortschaften belärmt, was ebenfalls in die gerechneten Immissionswerte nicht mit eingeflossen sei. Hier sei auch der häufig stattfindende Übungsflugbetrieb mit militärischen Flugzeugen (Herkules C 130) zu berücksichtigen. So seien bspw. im Gutachten vom 18. März 1997 (Dorsch-Consult) im verkehrsreichsten Halbjahr 3.387 Platzrunden berücksichtigt gewesen, also 18,8 täglich.

Grundsätzlich sei bei der Betrachtung des Lärms zu kritisieren, dass er nur auf der Basis eines Modells errechnet werde, ohne dass anschließend, wie wissenschaftlich üblich und erforderlich, dieses Modell validiert, also mit Messungen überprüft werde. Der Betreiber habe es in all den Jahren nicht für notwendig befunden, die von ihm berechneten Immissionswerte mit den von ihm gemessenen Immissionswerten zu vergleichen, um daraus Rückschlüsse auf den Modellansatz zu gewinnen. Vergleiche man Lärmschutzberichte des Flughafens Hahn beispielsweise mit aktuell gerechneten Immissionswerten, so müsse man feststellen, dass tatsächlich weitaus höhere Pegel auftreten würden als das Rechenmodell liefere bzw. dass das Rechenmodell sie wegmittele. So weise das Gutachten C 8 auf den Seiten 166 ff. für den Immissionspunkt Bahnhof Hirschfeld für die Nacht einen Maximalpegel von 89 dB(A), für den Tag einen von 92 dB(A) auf. Tatsächlich würden aber heute schon höhere Pegel erreicht, obwohl der Verkehr sehr viel geringer sei als der prognostizierte. Gemäß dem Lärmbericht für

Juli 2003 liege der maximale nächtliche Pegel am 04.07.2003 bei 98 dB(A) und im Juni 2003 (12.06.2003) der am Tage bei ebenfalls 98 dB(A). Man sehe also deutlich, wie sehr die Rechnung neben der Wirklichkeit liege.

Es sei begrüßenswert, dass im lärmmedizinischen Gutachten ein Modell entwickelt würde, das einen der Hauptverursacher gesundheitlicher Risiken, nämlich das Cortisol, in seiner Wirkung modellhaft versuche zu erfassen. Der Gutachter Spreng entwickle zur Beschreibung dieses Modells eine implizite Funktion, die die Bewegungshäufigkeiten und die Lärmpegel miteinander verknüpfe. Sie erlaube nach dessen Ansicht eine Aussage über die quantitative Beziehung zwischen Maximalpegeln im Innenraum und der Anzahl der tolerablen Lärmereignisse (Überflüge). Der Gutachter habe dies für eine Achtstundennacht berechnet. Auch hier gebe es zur Methodik des Vorgehens einige kritische Anmerkungen:

Stelle man das Modell zunächst einmal überhaupt nicht in Frage, so sei ganz sicher unstrittig, dass die Wirkung des Cortisols, so wie sie das Modell beschreibe, nicht um Punkt 22.00 Uhr einsetze und um Punkt 06.00 Uhr aufhöre. Es müssten hierbei insbesondere also die zeitlichen Randzonen mit einbezogen werden, da gerade diese sehr intensiven Verkehr aufweisen würden. Davon könne man sich mit einem Blick in die Lärmmessaufzeichnungen des Flugplatzes Hahn überzeugen.

Ein zweiter methodischer Fehler sei, dass das Modell in seinem mathematischen Zusammenhang nur taue zur Beschreibung zeitlich äquidistanter Lärmereignisse. Dies sei aber völlig unrealistisch. Der Gutachter hätte erkennen müssen, dass die Verkehre sehr ungleich aufgestellt seien. Im Zeitraum zwischen 22.00 und 1.00 Uhr würden dort 2.114 Flüge im verkehrsreichsten Halbjahr, also 3,91 pro Stunde genannt. Selbst dies zeige schon, dass eine Gleichverteilung überhaupt nicht in Frage kommen könne. Aber auch innerhalb dieser beiden Zeitbereiche sei eine Gleichverteilung völlig unrealistisch. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass sich die Hauptlast der ankommenden Verkehre auf etwa 90 Minuten konzentrieren werde, die Hauptlast der ausgehenden Verkehre sich auf eben ein solches Zeitfenster konzentrieren werde. Zu welchen Uhrzeiten dieses Zeitfenster innerhalb der Nacht liegen würde, spiele für das Modell Spreng keine Rolle. Wende man daher das Modell Spreng auf ein Zeitfenster von 90 Minuten an, so erhalte man zumindest ansatzweise ein realistischeres Bild der rein auf das Cortisol bezogenen gesundheitlichen Auswirkungen. Dabei zeige sich, dass sich die Zahl der tolerablen Überflüge nicht unerheblich reduziere. Diese Verteilungsmaßnahme sei zweifelsohne realistischer als die vom Gutachter vorgenommene, da diese mit den Vorgaben der Planunterlagen im Widerspruch stünden. Analog zur Vorgehensweise des Gutachters Spreng könne man die so berechnete Beziehung zwischen Maximalpegeln im Innenraum und der Anzahl der tolerablen Lärmereignisse in einem 90-Minuten Zeitfenster bei äquidistanter Verteilung benutzen, um die Immissionspegel auszuwerten. Dies sei beispielhaft für den Messpunkt 30 durchgeführt worden. Im Gegensatz zu den im Gutachten errechneten Werten erhalte man mit den bei realistischer Betrachtung ermittelten Werten für beide Betriebsrichtungen ein Anschneiden der Summenhäufigkeitskurve durch die Maximal-Pegel-Häufigkeitskurve (MHP-Kurve). Hinzu komme, dass bei dieser realistischeren Betrachtungsweise der Einfluss anderer Stresshormone wie Adrenalin oder Noradrenalin mit ihren relativ kurzen Abbauezeiten nicht mehr unberücksichtigt bleiben könnten, da die Flugbewegungen schon bei nur 20 Flügen in 90 Minuten im zeitlichen Abstand von 4,5 Minuten stattfänden und somit der Stresshormonpegel bei einer ungefähren Abbauezeit von 5-6 Minuten permanent bestehen bleibe bzw. leicht kumuliere.

Der dritte methodische Fehler, der trotz realistischem Zeitfenster verbleibe, sei der, dass das Modell keine realen Pegelabfolgen, sog. Pegelkollektive verwerthen könne. Es sei zwar möglich, beispielsweise ein 90-Minuten-Zeitfenster in drei 30-Minuten-Zeitfenster zu unterteilen, die dann mit drei unterschiedlichen Maximalpegeln belegt werden könnten. Selbst dies wäre aber nur ein Versuch einer Annäherung, der dann wieder neue Probleme bei der Verknüpfung der Einzelbereiche aufwerfen würde. Es bleibe die Erkenntnis, dass fundierte Aussagen mit diesem Modell nicht gemacht werden könnten. Abschätzungen seien allenfalls in der oben erläuterten Weise möglich. Daran ändere auch die Tatsache nichts, dass der Gutachter scheinbare Übereinstimmungen von Ergebnissen seines Modells mit anderen Forschungsergebnissen anführe. Es ließen sich ebenso viele Ergebnisse anführen, die mit seinem Modell kollidierten. Weiterhin werde kritisiert, dass das Modell des Gutachters Spreng Pegelhäufigkeiten am Ohr des Schläfers zulasse, die in Bezug auf ungestörtes Schlafen absurd seien. Nach dessen Rechnung seien 4 x 80 dB(A), 3 x 90 dB(A), 2 x 104 dB(A) oder 1 x 130 dB(A) im Rauminnern noch tolerable Pegelhäufigkeitskombinationen. Dies möge bezüglich der Beurteilung Cortisolbedingter Gesundheitsschäden durchaus zutreffen. Unter dem Gesichtspunkt des Aufwachens seien diese Angaben völlig indiskutabel. Bei den von Griefahn 1976 beschriebenen Aufweckreaktionen lägen solche Pegel im Bereich von 6 x 55 dB(A) bis 1 x 60 dB(A) am Ohr des Schläfers. Bei neueren Untersuchungen habe Maschke 2001 herausgefunden, dass die der Griefahn-Kurve zugrunde liegende Literaturlauswertung einer fehlerhaften statistischen Datenaufbereitung unterlag. Das Ergebnis seiner umfangreichen Revision sei ein Maximalpegel (innen) von höchstens 48 dB(A) als Aufweckschwelle an Stelle der seinerzeit ermittelten 60 dB(A). Im Rahmen des Mediationsverfahrens am Flughafen Frankfurt hätten Maschke, Griefahn, Spreng et al. nach heutigem Kenntnisstand als minimales Schutzziel gefordert, dass ein Innenpegel von 52 dB(A) am Ohr des Schläfers vermieden werden sollten. Bei den gesundheitlich relevanten Ausführungen im Hinblick auf das Cortisol dürfe daher der Blick dafür nicht verloren gehen, dass Innenpegel über 52 dB(A) nicht überschritten werden sollten. Die in Bild 3.8 in Band C 8 (S. 90) dargestellte Kurve müsse ab 52 dB(A) in eine waagrechte, den Pegel begrenzende Kurve übergehen. Die Gutachten zum Lärm seien im Hinblick auf die gemachten Ausführungen neu zu erstellen.

Zusammenfassend werde festgestellt, dass die Erweiterung der Start- und Landebahn und der damit verbundene Planungsfall 2015 seitens der Ortsgemeinde Lötzbeuren wegen der erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen abgelehnt werde. Die darin beabsichtigte Entwicklung sei nicht im Sinne des Gemeinwohls sondern diene einzig der Erhöhung der Gewinne der Flughafenbetreiber. Die Auswirkungen des Nachtfluges mit LFZ der Klassen S 6 und S 7 auf die vorhandenen Arbeitsplätze im Bereich Tourismus und Gastronomie der touristischen Zentren der Mosel und des Hunsrücks und damit, wie viele Arbeitsplätze durch den unsinnigen nächtlichen Flugverkehr im Umfeld verloren gingen, sei an keiner Stelle in den Plänen enthalten.

Die prognostizierte Steigerung der Arbeitsplätze um 1.280 gegenüber dem Prognosenullfall rechtfertige nicht

- die erhebliche Störung der Nachtruhe und der Lebensqualität der dort lebenden Menschen,
- die Eingriffe in die Natur; hier insbesondere die Beseitigung des Lärmschutzwaldes der Ortsgemeinde,
- die Vernichtung der gerade erst begonnenen touristischen Entwicklung des Hunsrücks.

Soweit die dem Antrag der Ortsgemeinde Lötzbeuren auf Einstellung des Planfeststellungsverfahrens nicht entsprochen werde, werde um Abänderung der Planung bzw. Berücksichtigung der vorgenannten Punkte gebeten.

Die **Verbandsgemeinde Rhaunen** und die **Ortsgemeinden Hottenbach** und **Krummenau** erheben keine Einwendungen.

Die **Ortsgemeinde Horbruch** hat grundsätzlich keine Einwände gegen die geplante Maßnahme. Der Ortsgemeinderat bitte jedoch um großzügige und einvernehmliche Prüfung bzw. Abwicklung von im Einzelfall begehrten Lärmschutzmaßnahmen in der Ortslage Horbruch.

Die **Gemeinde Morbach** unterstützt aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Hahn für die Gesamtregion das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angestrebte Vorhaben, die Start- und Landebahn auf 3.800 m zu verlängern.

Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass damit dem Flughafenbetreiber die Möglichkeit eingeräumt werde, neben dem Passagierverkehr auch im Bereich des Frachtverkehrs wirtschaftliche Flugverkehre zu ermöglichen, um über ein zweites Standbein die Nachhaltigkeit der bisherigen Entwicklung auch im Bezug auf die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen sicherzustellen. Um den damit verbundenen und nicht in Abrede zu stellenden Lärmbelastigungen entgegen zu wirken und insbesondere den Belangen der Einwohnerinnen und Einwohner der dem Flughafen am nächsten gelegenen Ortsbezirke Hundheim, Wederath und Hinzerath Rechnung zu tragen, verbinde die Gemeinde Morbach ihre Zustimmung mit folgenden Bedingungen:

1. Bei der Abgrenzung des Lärmschutzgebietes zur Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen sei nicht von einem Richtwert von 13 x 68 dB(A) auszugehen, wie im lärmmedizinischen Gutachten zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen vorgesehen, sondern von dem strengeren Wert von 6 x 67 dB(A), wie dies in früheren gerichtlichen Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts festgelegt worden sei, da es nicht sach- und interessengerecht sei, das Schutzkonzept auf Gesundheitsschutz zu beschränken. Dem gemäß müssten in den Ortsbezirken Hundheim, Hinzerath und Wederath jeweils in der gesamten Ortslage passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Diese Ortsbezirke seien damit in das neue Schallschutzprogramm aufzunehmen. Die Gemeinde Morbach sei bereit, diese Forderung im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Ortsbezirke erforderlichenfalls auf dem Klageweg durchzusetzen.
2. Die Gemeinde Morbach lehne die im Rahmen der Startbahnverlängerung geplante Verlegung des Startpunktes für kleinere Maschinen in Richtung Südwest im Interesse der am stärksten betroffenen Bürgerinnen und Bürger der vorgenannten Ortsbezirke ab.
3. Die Gemeinde Morbach fordere den Flughafenbetreiber auf, zum Nachweis der angegebenen Lärmwerte in den drei genannten Ortsbezirken je eine permanente Messstelle einzurichten.
4. Für den Kindergarten Hundheim sei unabhängig von Punkt 1 der strengere Richtwert für Ganztagskindergärten anzusetzen, da die allgemeine Entwicklung darauf hindeute, dass dort zukünftig eine Ganztagsbetreuung angeboten werde.
5. Für das Alten- und Pflegeheim Morbach seien ebenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, da hier der im lärmmedizinischen Gutachten angesetzte Maximalpegel im Nachtbetrieb überschritten würde.

6. Die Gemeinde Morbach bitte darum, die von der „Arbeitsgemeinschaft regionale Verkehrsentwicklung Hunsrück e.V.“ mit Schreiben vom 25.11.2003 vorgebrachten Bedenken und Anregungen hinsichtlich der weiträumigen Verkehrsführung in die weiteren Überlegungen einzubeziehen.

Nachträgliche Eingaben von Gemeinden

Die **Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues** teilt mit Schreiben vom 20.10.2004 mit, dass sich der Verbandsgemeinderat in einer Sitzung vom 18.10.2004 erneut mit der Thematik beschäftigt habe. Er halte an der Zustimmung zu dem Vorhaben fest, verbinde diese allerdings mit folgenden Voraussetzungen:

1. Es müsse sichergestellt werden, dass jeglicher Schutzgebietsstatus das gesamte Gebiet der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues umfasse, sofern dies gesetzlich möglich sei.
2. Der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, hier vor allem vor dem Hintergrund des Schutzziels der Nachtruhe, müsse für das Gebiet der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues sichergestellt werden.
3. Alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues und die Stadt Bernkastel-Kues müssten in die Fluglärmkommission aufgenommen werden.
4. In die Lärmschutzzone sollten neben der unmittelbaren Umgebung der Start- und Landebahn auch die Flächen in einem etwa 6 km breiten und 40 km langen Korridor unterhalb der Flugrouten ab der Start- und Landebahn einbezogen werden. In den betroffenen Ortsgemeinden und der Stadt Bernkastel-Kues sollten stationäre Lärmmessstationen installiert werden.
5. Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn dürften städtebauliche Entwicklungen der betroffenen Kommunen nicht beeinträchtigt werden.
6. Über den Kurkliniken der Stadt Bernkastel-Kues solle ein Flugverbot bis zu einer Höhe von 3.000 m angeordnet werden.
7. Um den Vorteils-Nachteils-Ausgleich der betroffenen Kommunen fair regeln zu können, werde die Erarbeitung eines Umlageschlüssels der Gewerbesteuereinnahmen bzw. künftig möglicher vergleichbarer Einnahmen unter Berücksichtigung der räumlichen Wirkungen des Flughafens und des Flugverkehrs gefordert.
8. Die maßgeblichen Stellen (Kontrollinstanzen) würden aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass die vorgegebenen Flugrouten eingehalten würden. Dies gelte insbesondere auch für den Fall, dass nach Realisierung der Startbahnverlängerung Flugrouten verändert würden.
Sollten aus flugtechnischen Gründen Warteschleifen geflogen werden müssen, so seien diese so einzurichten, dass die Bevölkerung so wenig Belästigung wie möglich ausgesetzt werde. Hierbei seien besonders die gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich des Ablassens von Kerosin einzuhalten.
9. Die Verbandsgemeinde fordere eine stärkere Berücksichtigung und Zusammenarbeit mit der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues und allen Ortsgemeinden bei:
 - a) der Entwicklung eines gemeinsamen Raumplanungskonzeptes,
 - b) der Entwicklung und Erschließung gemeinsamer Gewerbedienstleistungs- oder Industriegebiete,
 - c) der Entwicklung eines gemeinsamen regionalen Marketingkonzeptes, dessen Schwerpunkt auf Tourismus, Naherholung und Freizeit ausgerichtet sein sollten.
10. Der Öffentlichkeit müssten verlässliche Daten der Lärmbelastigung für den Nachtflug zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere sollten die Kommunen

der Verbandsgemeinde Berücksichtigung finden, die von den Maschinen im An- und Abflug überflogen würden. Diese Daten sollten kurzfristig zur Verfügung gestellt werden, damit der Verbandsgemeinderat bei prognostizierten extremen Lärmeinwirkungen in eine erneute Abwägung einsteigen könne.

11. Im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr dürften grundsätzlich nur lärmarme Maschinen starten. Des Weiteren sollte eine Quote zwischen lärmintensiven und lärmarmen Luftfahrzeugen eingeführt werden. Hierdurch solle erreicht werden, dass, wenn z.B. in einer Nacht 10 geräuscharme Luftfahrzeuge gestartet seien, auch ein lärmintensiveres Luftfahrzeug starten dürfe. Propellergetriebene Maschinen dürften während des Nachtbetriebes weder starten noch landen. Hierdurch würde der Flughafenbetreiber gezwungen, lärmarme Luftfahrzeuge an den Hahn zu binden. Wenn diese Forderung erfüllt werde, sei auch verhindert, dass besonders lärmintensive Flugzeuge von anderen Flughäfen zum Hahn umgeleitet würden. Die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Verkehr herausgegebene so genannte Bonusliste müsse auch auf dem Flughafen Hahn angewandt werden.
12. Die zugesagte temporäre Installation einer mobilen Lärmmessstation auf einer der Kurkliniken solle kurzfristig umgesetzt werden. Die gewonnenen Ergebnisse sollten dem Rat bekannt gegeben werden.

Die **Gemeinde Morbach** teilt mit Schreiben vom 17.11.2004 mit, dass der Gemeinderat beschlossen habe, ergänzend zur Stellungnahme vom 11.12.2003 folgende Forderungen nachzureichen:

- Der Betrieb des Flughafens dürfe im Interesse eines geringst möglichen Lärmpegels nur mit Flugzeugen nach der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums erfolgen;
- die Ortsvorsteher bzw. Ortsvorsteherinnen der Ortsbezirke Bischofsdhron, Gonzerath, Hinzerath, Hundheim, Morbach, Wederath und Wenigerath seien in die Lärmschutzkommission aufzunehmen;
- über bzw. in den Ortsbezirken der Gemeinde Morbach sei eine Lärmschutzzone und ständige Lärmmessstellen einzurichten;
- täglich seien Flugspur- und Lärmaufzeichnungen im Online-Verfahren vorzunehmen.

Darüber hinaus habe der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, unmittelbar nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und damit in Kenntnis dessen Inhalts einen Gesprächskreis zu initiieren, um die Auswirkungen der Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn auf das Gebiet der Gemeinde Morbach eingehend zu erörtern und ggf. Vorschläge für eine Minderung der Lärmimmissionen durch nächtlichen Frachtverkehr zu erarbeiten. An diesem Gesprächskreis seien Vertreter der Fraktionen des Gemeinderates, ein Vertreter der Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen -Arbeitsgruppe Morbach-, die Deutsche Flugsicherung DFS, sowie Vertreter des Flughafens Frankfurt-Hahn zu beteiligen. Der Gesprächskreis solle durch eine objektive Gesprächsleitung moderiert werden.

4.2 Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Fachstellen

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** gibt an, dass ihre Belange durch das Vorhaben nicht betroffen seien.

Aus fachtechnischer Sicht nimmt die DFS wie folgt Stellung:

Die Festlegung einer um 300 m bahneinwärts versetzten Landebahnschwelle 03 sollte überdacht werden, da Landebahnschwellen grundsätzlich an die Enden der Start- und Landebahnen zu legen seien, es sei denn eine eingeschränkte Hindernisfreiheit mache diesen Schwellenversatz erforderlich.

Die DFS rate dringend davon ab, die Zurollung auf die Startbahn 03 über das geplante Blastpad zu leiten. Es werde eine Verlegung des Zurollweges 2 um 60 m vorgeschlagen, die neben dem betrieblichen Erfordernis kürzester Rollzeiten auch eine übersichtlichere Befeuerung und Markierung am Bahnende gewährleiste.

Bei der endgültigen Festlegung der Antennenstandorte für die ILS-Anlagen sei die Freihaltung der Senderschutzzonen gem. der ILS-Aufstellungsrichtlinien der DFS zu beachten. Die vorliegende Planung gewährleiste nicht die Freihaltung der „obstacle free zone“ für Luftfahrzeuge der Größenordnung Code Letter F.

Es werde gebeten, die einzelnen Bauvorhaben der DFS zur gutachtlichen Stellungnahme gem. § 31 Abs. 3 LuftVG vorzulegen.

Die **Wehrbereichsverwaltung West** teilt mit, dass von dem Vorhaben die NATO-Pipeline Zweibrücken-Bitburg betroffen sei. Es werde deshalb gebeten, die Stellungnahme der Fernleitungsbetriebsgesellschaft, Betriebsverwaltung Süd, 55743 Idar-Oberstein zu beachten.

Bezüglich der Umverlegung der B 327 sei anzumerken, dass die Bundesstraße als Militärstraße zum Militärstraßengrundnetz gehöre. Gemäß ARS 22/1996 „Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ werde hier eine Fahrbahnbreite von 7,30 m gefordert.

Das **Bundesministerium der Verteidigung** bezieht sich auf die Stellungnahme der Wehrbereichsverwaltung und gibt an, dieser nichts hinzuzufügen.

Das **Bundesvermögensamt Koblenz** nimmt wie folgt Stellung:

Für Zwecke der Verteidigung seien mehrere Nutzungs- und Gestattungsverträge geschlossen worden. Die Verpflichtungen aus diesen Verträgen seien im Kaufvertrag vom 31.03.1995 über die damals bundeseigene Liegenschaft von dem Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG übernommen worden.

Die Gestattungsrechte aus den einzeln in dem Schreiben vom 27.11.2003 aufgeführten Verträgen müssten bestehen bleiben, solange der NATO-Reservestatus und die militärische Zweckbestimmung des Flughafens aufrecht erhalten würden.

Im Rahmen der genannten Nutzungsverträge sei der Waldbestand im südwestlichen Teil des Anflugbereichs der bestehenden Start- und Landebahn vom Bund erworben worden. Der überwiegende Teil befinde sich im Bereich der geplanten Rodungsfläche. Vor Durchführung der Rodungsarbeiten sei der Waldbestand durch den forstfachlichen Gutachterdienst beim Bundesvermögensamt zu begutachten, um den Waldwert zu ermitteln. Dies gelte auch für den Fall, dass der Bund den Holzbestand selbst einschlage, da die Entschädigung wegen ggf. vorliegender Hiebsunreife des Baumbestandes auch in diesem Fall ermittelt werden müsse.

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord** gibt im Einzelnen folgende fachliche Beurteilung ab:

1. Naturschutz und Landschaftspflege
 - a) Die Verlegung der B 327 stelle einen erheblichen nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar. Es würden gesetzlich geschützte Bereiche (u. a. Quellbereiche) in Anspruch genommen. Die betroffenen Feuchtbereiche seien auch großflächiger als die Bestandserhebungen von Vegetation, Boden und Biotopen erwarten ließen. Aus dem Baugrunduntersuchungen ginge hervor, dass auch über den Quellbereich des Waschbaches hinaus feuchtigkeitsbeeinflusste Bereiche vorhanden seien. Während beim eigentlichen Flughafenausbau auf den Quellbereich des Waschbaches Rücksicht genommen werden könnte, führe die Verlegung der B 327 zu dessen Zerstörung. Neben der direkten Inanspruchnahme der zu schützenden Flächen komme es zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Emissionen. Bezüglich der Fauna werde durch die verlegte B 327 eine erhebliche Gefährdung verursacht. Diese ergebe sich aus Unfalltod und Kollisionsgefahr sowie die Emission von Lärm und Schadstoffen. Besonders betroffen seien streng geschützte Fledermausarten wie Mausohr und Bechsteinfledermaus, die nachts und bodennah jagen. Die genannten Beeinträchtigungen würden sich durch die Startbahnverlängerung selbst nicht ergeben, da die Wahrscheinlichkeit der Kollision mit Flugzeugen, auch aufgrund des erheblich größeren Abstandes der Landebahn zu den Waldbereichen, eher unwahrscheinlich sei. Auch eine weitere geschützte Tierart, nämlich die Wildkatze, werde bezüglich der betriebsbedingten Auswirkungen mehr von der Verlegung der B 327 als von der Startbahnverlängerung beeinträchtigt. Der Unfalltod auf Straßen und die Zerschneidung der Lebensräume durch Neuanlage von Straßen sei eine der Hauptgefährdungsursachen der Wildkatze.
 - b) Die Verlegung der B 327 folge entgegen der Aussagen der UVS nicht dem Grundsatz der Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen. Durch diese würden Vermeidungsmaßnahmen des Startbahnausbaus, wie z.B. die Aussparung des Waschbaches vor Überschüttung, in ihren positiven Auswirkungen für die Umwelt erheblich geschmälert. Sollten sich keine anderen vernünftigen Lösungen aufdrängen, so seien alle Möglichkeiten der Vermeidung, Minderung und Kompensation von Umweltbeeinträchtigungen auszuschöpfen und die Unterlagen entsprechend zu überarbeiten.
 - c) Die Daten für die Betrachtung der Erheblichkeit des Vorhabens auf Fledermausarten basierten auf Erhebungen zum Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2002. In der Zwischenzeit sei bekannt geworden, dass weitere streng geschützte Arten wie die Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) den Bereich der Startbahnverlängerung Südwest als Jagdrevier nutzten und in näherer Umgebung sogar eine Wochenstube vorhanden sei. Hierüber habe die SGD Nord die Antragstellerin mit Telefax vom 07.08.2003 und Schreiben vom 19.08.2003 unterrichtet. In diesem Schreiben sei auch Bezug genommen worden auf Ziffer 4. der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Bescheides und es sei darum gebeten worden, diese Erkenntnisse in die Erstellung der Verfahrensunterlagen für das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen. Daraufhin habe die Antragstellerin der SGD Nord mit Schreiben vom 11.09.2003 mitgeteilt, in dem Waldbestand, in dem sich das Quartier der Mopsfledermaus befinde, seien durch das Vorhaben weder bauliche Maßnahmen noch Rodungen

oder Aufwuchsbeschränkungen vorgesehen. Somit erfolge dort kein Eingriff. Im Gegenteil habe die Antragstellerin in diesem Gebiet als Kompensationsmaßnahme den Erhalt und die Entwicklung von Spechtbäumen als Quartiere für Fledermäuse und Waldvögel zur Planfeststellung beantragt. Nach dem der SGD Nord vorgelegten Planfeststellungsunterlagen seien allerdings im Bereich der Wochenstube der Mopsfledermäuse im Rodungsplan nun doch zu rodende Einzelhindernisse festgelegt. Hierbei könnte es durchaus sein, dass die in Rede stehende Wochenstube vernichtet werde. Von daher teile die Obere Landespflegebehörde die Auffassung des Beirates für Landespflege, dass die durchgeführten Untersuchungen bezüglich aller festgestellten Fledermausarten und die hieraus resultierenden Schlussfolgerungen nicht ausreichend seien. Dies gelte, was die Erheblichkeit des Vorhabens auf alle festgestellten Fledermausarten (einschließlich Mopsfledermaus) betreffe, für die Ausarbeitungen UVS, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und landschaftspflegerischer Begleitplan. Es handele sich um streng geschützte Tierarten, deren Lebensräume in der Regel nicht ersetzbar seien. Von daher seien alle möglichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Insbesondere die Verlegung der B 327 mit Ihren massiven Beeinträchtigungen für die streng geschützten Arten genüge diesen Anforderungen nach den bisher vorgelegten Unterlagen nicht.

- d) Die Bewertung der in Anspruch zu nehmenden Waldflächen bezüglich Landschaftsbild und Erholung sei nicht in der erforderlichen Aussagenschärfe erfolgt. Die Werteinstufung „mittelwertig“ (ohne weitere Differenzierung) der zu rodenden Waldflächen stelle eine unzulässige Generalisierung dar. So werde z.B. im Landschaftsplan Traben-Trarbach ein Drittel der im Untersuchungsraum liegenden Flächen mit „hoch ausgeprägter Eigenart und Schönheit“ eingestuft. Aus der unzulässigen Generalisierung folge eine unzureichende Erfassung der Auswirkungen durch den anlagebedingten Waldverlust.

Der Verlust an Erholungswert durch Verlärmung hochwertiger Wald- und Offenlandbereiche werde nicht thematisiert. Minderungen der Erholungsqualität seien mindestens ab 50 dB(A) anzunehmen, nach manchen Literaturquellen schon ab 40 dB(A). Sowohl die Verlegung der B 327 als auch die Ausweitung der Fluglärmkorridore führe zu erheblicher und umfangreicher Belastung bisher wenig verlärmter und erlebnisreicher Erholungsgebiete, insbesondere um Lötzbeuren.

- e) Die Ausparung des Quellbereichs des Waschbachs erfolge nicht vollständig. Hier sollte überprüft werden, ob eine vollständige Schonung dieser Bereiche nicht mit der Ausbauplanung zu vereinbaren sei.
- f) Die Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen lasse nicht erkennen, dass hier ein leitartbezogenes Ausgleichskonzept verwirklicht werden soll. Zumindest im Umfeld des Eingriffs sei ein räumlich funktionales Kompensationskonzept zu entwickeln und darzustellen. Aus diesem müsse hervorgehen, dass die beeinträchtigten Vernetzungsbeziehungen bezogen auf die Leitarten erhalten, gesichert oder wieder hergestellt würden.
- g) Die Ersatzmaßnahmen E 7 und E 3 seien aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen durch die Lage direkt am Flugfeld und in der Einflugschneise als Kompensationsmaßnahmen nicht geeignet. Die Maßnahme E 8 sei als Vermeidungsmaßnahme zu betrachten.
- h) Der Verlust von Erlensumpfwäldern mit einer sehr hohen Bedeutung für den Naturhaushalt könne nicht durch Bachauenentfichtung im Verhältnis 1:2 und Entwicklung eines Buchenmischwaldes kompensiert werden. Hier seien z.B. durch die Wiedervernässung von gedränten Flächen und die Begrünung von

Sumpfwäldern entsprechende Ausgleiche zu schaffen. Da der Reifegrad des beeinträchtigten Biotops ebenfalls berücksichtigt werden müsse und die Entwicklung eines entsprechenden Biotops Jahrzehnte dauere, sei hier in jedem Fall ein Flächenzuschlag erforderlich.

2. Städtebau und Immissionsschutz

Aus städtebaulicher Sicht würden gegen eine Vorhabenzulassung keine Bedenken bestehen, wenn mit Blick auf den Fluglärm einschließlich des flugbedingten Bodenlärms im Planungsfall

- sichergestellt sei, dass am Tage (6 bis 22 Uhr) an allen schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Wohngebäude sowie gemischt genutzte Gebäude mit Wohneinheiten) auch im Bereich der Ortslage Hahn ein äquivalenter Dauerschallpegel $L_{eq(3)} = 62$ dB(A) (außen) eingehalten werde,
- dem Vorhabenträger durch Nebenbestimmungen aufgegeben werde, durch passive Schallschutzmaßnahmen an allen schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile die innerhalb der Fläche mit Maximalpegeln $L_{max} = 6 \times 67$ dB(A) (nachts) lägen, sicherzustellen, dass in den Schlafräumen am Ohr des Schlafers kein höherer Spitzenpegel als 52 dB(A) (Ziffer 9. „Fluglärm“ der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Entscheides) zu verzeichnen sei und
- dem Vorhabenträger durch Nebenbestimmungen aufgegeben werde, durch passive Schallschutzmaßnahmen an den lärmtechnisch beurteilten Immissionsorten mit den Nrn. 6 (Altenpflegeheim Buch), 7 (geplantes Altenpflegeheim Mastershausen) und 35 (Altenpflegeheim Morbach) sicherzustellen, dass in den Schlafräumen am Ohr des Schlafers kein höherer Spitzenpegel als 45 dB(A) (nachts) zu verzeichnen sei.

Die vorgenannten Ausführungen bezögen sich auf die Nummern 7 und 9 der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Entscheides.

Mit Blick auf die Zunahme der Verkehrsbelastung der K 2 im Planungsfall sei die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung entgegen der Ziffer 10. der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Entscheides nicht nachgewiesen worden. Die der SGD Nord zugeleiteten Planfeststellungsunterlagen enthielten weder eine Beurteilung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsabwicklung noch der zu erwartenden Verkehrslärmbelastung in der Ortslage Lautzenhausen. Auch wenn die Start- und Landebahnverlängerung nicht ursächlich für den angedachten Ausbau der K2 zwischen B 50 und Anschluss Flughafenzufahrt sein sollte, sondern bereits im Prognosefall erforderlich werden würde, sehe die SGD Nord im Interesse der Rechtssicherheit die Prognose und Beurteilung der im Planungsfall zu erwartenden Lärmimmissionen im Zuge der K 2 auf schutzbedürftige Nutzungen innerhalb der Ortslage Lautzenhausen für eine ordnungsgemäße Abwägung als notwendig an. Der alleinige Verweis auf ein späteres Planungsverfahren für den Ausbau der K 2 bzw. die neue Flughafenzufahrt sei im Hinblick auf das Gebot der Konfliktbewältigung jedenfalls dann bedenklich, wenn nicht bereits derzeit eindeutig erkennbar sei, dass die vom Gutachter selbst erkannten Immissionskonflikte in dem anschließenden Verfahren einer planerischen Lösung zugeführt werden könnten.

Das zuvor gesagte gelte bezüglich der Frage der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsabwicklung auf der K 2 sinngemäß. Aus Sicht der SGD

Nord müsse auch insoweit davon auszugehen sein, dass der nach Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn erzeugte Verkehr funktionsfähig und sicher abgewickelt werden könne. Aus den der SGD Nord zugeleiteten Unterlagen ergebe sich jedoch lediglich, dass sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall 2015 ein Ausbau erforderlich sei, und dass der Straßenbaulastträger eine Absichtserklärung über den Ausbau der K 2 abgegeben habe. Ob die K 2 bezogen auf einen Zeitraum nach Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn noch leistungsfähig sei, werde nicht angesprochen.

3. Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz

Gemäß Ziffer 15. der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Entscheides seien die von den Verfahrensbeteiligten im Abschnitt B 3. des raumordnerischen Entscheides darüber hinaus dargelegten Aspekte bei der weiteren Planung in die Abwägung einzubeziehen. Hierbei gehe es bei der SGD Nord um die Belange der Abteilung Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz.

Die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz habe nach Durchsicht der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen mitgeteilt, dass ihre Belange, die sie im Raumordnungsverfahren angesprochen habe, in der nun vorgelegten Planung weitestgehend Eingang gefunden hätten. Angesichts dessen bestünden aus wasserwirtschaftlicher Sicht gegen das geplante Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Obere Wasserbehörde in Trier habe, was die Oberflächenentwässerung der B 327 in offene Mulden betreffe, hinsichtlich der vorgesehenen Straßenentwässerung keine Bedenken.

Bezüglich der Entwässerung der Flugbetriebsflächen bestünden von dort ebenfalls keine Einwände, wenn die genehmigten Einleitmengen in den Waschbach und den Bärenbach durch Vergrößerung der Rückhaltebecken eingehalten würden.

Aus dem Bereich „Altlasten“ werde darauf hingewiesen, dass im Zuständigkeitsbereich der Regionalstelle Trier auf den Gemarkungen Hochscheid, Kleinich, Irmenach, Lötzbeuren und der Gemeinde Morbach keine Altablagerungen festgestellt worden seien.

Das Vorhandensein nicht registrierter Altablagerungen könne nicht ausgeschlossen werden. Die vorgenommene Überprüfung habe lediglich die im Altablagerungskataster aufgeführten Flächen erfasst. Ebenfalls könnten Auswertungsfehler und Abweichungen auftreten.

Das Altstandortkataster mit der Erhebung ehemaliger Industrie/Gewerbestandorte liege für den Bereich bisher nicht vor, so dass eine diesbezügliche Prüfung nicht habe erfolgen können. Sollten bei Baumaßnahmen Abfälle angetroffen werden oder sich sonstige Hinweise ergeben, sei die Regionalstelle Trier umgehend zu informieren.

Die Regionalstellen Koblenz und Trier kämen zu dem Ergebnis, dass in den zu erteilenden Planfeststellungsbeschluss folgende, aus wasserrechtlicher Sicht erforderliche, Auflage und Bedingungen aufzunehmen seien:

- a) Die Ausführung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen habe unter Beachtung der nachfolgenden Auflagen und Bedingungen entsprechend den vorgelegten Planunterlagen zu erfolgen.

- b) Für alle geplanten Überschüttungen von Quellbereichen und Gewässern sowie die vorgesehenen Gewässerdurchlässe unter der geplanten B 327 (neu) seien den Regionalstellen rechtzeitig vor Baubeginn aussagekräftige Planunterlagen vorzulegen.
- c) Die geplanten Gewässerdurchlässe für die Quellbereiche des Waschbaches unter der geplanten B 327 (neu) seien – wenn auch hydraulisch ausreichend – aus gewässerökologischer Sicht mit einem Querschnitt von DN 300 vollkommen unterdimensioniert. Zur Erhaltung des hyporpheischen Interstitials seien die Durchlassquerschnitte so über zu dimensionieren, dass sowohl die hydraulische Leistungsfähigkeit gewährleistet sei als auch ein natürliches Solsubstrat in einer Stärke von mindestens 60 cm eingebaut werden könne.
- d) Alle wasserwirtschaftlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen seien bauzeitlich so herzustellen, dass die wasserrechtlich zulässigen Einleitungsmengen zu keiner Zeit überschritten würden.
- e) Änderungen in der Ausführung seien vorher mit der SGD Nord Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen. Wesentliche Änderungen bedürften einer ergänzenden Genehmigung.
- f) Fischereipächter und Wasserrechtsinhaber unterhalb gelegener Anlagen, soweit sie durch die Maßnahme berührt würden, müssten vier Wochen vor Baubeginn benachrichtigt werden, damit ggf. Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden könnten.
- g) Der schadloose Hochwasserabfluss müsse gewährleistet sein.
- h) Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstünden, hafte die Antragstellerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften. Das Land Rheinland-Pfalz hafte nicht, außer bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten seiner Organe oder Beauftragten, für Schäden, die an Anlagen (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, etwa durch Hochwasser, sonstige Naturereignisse oder unterlassener Gewässerunterhaltung.
- i) Beginn und Ende der Arbeiten seien der SGD Nord Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier und Koblenz schriftlich anzuzeigen.
- j) Nach der Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen sei bei der SGD Nord, Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier und Koblenz die Abnahme zu beantragen.
- k) Die Überwachung der Bauarbeiten habe durch einen verantwortlichen Bauleiter zu erfolgen. Mit der Beantragung der Abnahme sei der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz eine Bestätigung des Bauleiters vorzulegen, aus der hervorgehe, dass die Bauarbeiten gemäß den geltenden Bestimmungen und der statischen Berechnung ausgeführt worden seien und dass die verwendeten Baustoffe der vorgeschriebenen Güte entsprächen.

Nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses bäten die beiden Regionalstellen um Übersendung je einer Ausfertigung des Bescheides mit einer Zusammenstellung der wasserwirtschaftlich relevanten Planunterlagen.

Die Projektgruppe „Gewerbliches/Industrielles Abwasser“ des Zentralreferats Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz der SGD Nord erhebe keine grundsätzlichen fachlichen Bedenken. Zur Vermeidung von über die wasserrechtliche Zulassung hinausgehenden Einleitungen in die betroffenen Gewässer während der Bauphase werde gebeten, folgende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen:

- a) Die vorgesehenen Baumaßnahmen seien so durchzuführen, dass der Eintrag von Trübstoffen in Oberflächengewässern auf ein Minimum beschränkt werde. Daher dürfe der Gehalt an absetzbaren Stoffen 0,5 ml/l in der Stichprobe nicht übersteigen. Hierzu sei erforderlichenfalls für während der Baudurchführung anfallende, stärker mineralisch verunreinigte Niederschlagswässer eine ausreichend bemessene Absetzanlage vorzuhalten.
- b) Die Einleitungswassermenge in den Steierbach/Waschbach dürfe während und nach der Bauphase die wasserrechtlich zugelassene $Q_r = 175$ l/s nicht überschreiten.
- c) Fischereirechtsinhaber bzw. -pächter (Unterlieger) seien mindestens sechs Wochen vor Baubeginn davon in Kenntnis zu setzen. Beginn und Ende der Baumaßnahmen seien der Kreisverwaltung als Untere Fischereibehörde anzuzeigen.

Die Obere Fischereibehörde im Zentralreferat Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz der SGD Nord erhebe keine fischereifachlichen Einwendungen gegen die Planung und begrüße ausdrücklich die die Gewässer betreffenden Ausgleichsmaßnahmen wie Bachauenentfichtung am Lommersbach und Waschbach sowie die Schaffung eines Gewässerrandstreifens am Wilmersbach.

4. Raumordnung

Im raumordnerischen Entscheid der Oberen Landesplanungsbehörde der SGD Nord vom 25.02.2003 sei die Vereinbarkeit der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn mit den Erfordernissen der Raumordnung unter den dort aufgeführten Maßgaben und Hinweisen bestätigt worden. Nach den Ausführungen unter Ziffer 3. dieser Maßgaben und Hinweise gelte diese grundsätzliche positive raumordnerische Beurteilung auch für 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.

An dieser grundsätzlich positiven Beurteilung werde seitens der Oberen Landesplanungsbehörde im Planfeststellungsverfahren festgehalten, wobei sich für den Zuständigkeitsbereich der SGD Nord nach dem zuvor Gesagten mit Blick auf die Maßgaben und Hinweis Nrn. 3 (was die Verlegung der B 327 in landespflegerischer Hinsicht betreffe), 4, 9 und 10 des raumordnerischen Entscheides noch Ergänzungsbedarf mit Blick auf die Planfeststellungsunterlagen ergebe.

5. Zusammenfassende Beurteilung der SGD Nord

Die SGD Nord habe unter Punkt D., „Raumordnerische Gesamtabwägung“ des raumordnerischen Entscheides vom 25.02.2003 als Ergebnis der umfassenden raumplanerischen Abstimmung dargelegt, dass insgesamt 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 der Maßnahme zweifellos einhergehenden erheblichen Eingriffen in die Umwelt überwögen.

Für die SGD Nord sei auch im Planfeststellungsverfahren zusammenfassend grundsätzlich festzustellen, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Verlängerung der Start- und Landebahn sprächen.

Die Verlängerung der B 327 in südwestlicher Richtung sei eine Folgemaßnahme dieser Startbahnverlängerung. Hier hätten sich die bereits im Raumordnungsverfahren von der Oberen Landespflegebehörde geäußerten Bedenken nach Prüfung der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen noch verstärkt mit der Folge, dass hinsichtlich der Verlegung von einem erheblichen nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft auszugehen sei. Da vorliegend aber, wie sich aus den beiden genannten Ansätzen ergäbe, die für das Gesamtvorhaben sprechenden Gründe überwiegen, könnten diese landespflegerischen Bedenken die im raumordnerischen Entscheid bereits grundsätzlich bestätigte Raum- und Umweltverträglichkeit der Folgemaßnahme „Verlegung B 327“ nicht mehr in Frage stellen. Allerdings seien entsprechende Kompensationsmaßnahmen in Form von Ersatzmaßnahmen notwendig. Diese seien mit der Oberen Landespflegebehörde abzustimmen, wobei zunächst die unter Ziffer 1. dargelegten landespflegerischen Bedenken, Anregungen und Hinweise im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen und die insoweit noch notwendigen Untersuchungen, Erhebungen und Darlegungen durchzuführen seien bzw. zu erfolgen hätten. Hierzu werde auf die Ziffern 3. und 4. der Maßgaben und Hinweise des raumordnerischen Entscheides verwiesen.

Dies gelte ebenso für die fachlichen Aussagen des Referates Bauwesen der SGD Nord (siehe Ziffer 2 dieser Stellungnahme), die im Einklang mit den Maßgaben und Hinweisen Nrn. 9 und 10 des raumordnerischen Entscheides stünden. Es werde gebeten, die hierzu geäußerten Bedenken und Hinweise im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen und die hierzu noch erforderlichen Untersuchungen vorzunehmen.

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Zentralstelle der Forstverwaltung**, nimmt zusammen mit den Forstämtern Kirchberg, Traben-Trarbach, Zell und Rhaunen wie folgt Stellung:

I. Baubedingte Rodungen

In den Planungsunterlagen würde bilanziert, dass

1. insgesamt 66,5054 ha Wald in den Gemarkungen Lötzbeuren, Wahlenau und Büchenbeuren gerodet werden müssten. Dies betreffe die Waldflächen, die auf dem Flughafengelände lägen und umfasse Waldflächen, die durch die Verlegung der B 327 gerodet werden müssten.
2. insgesamt 9,8 ha Wald in den Gemarkungen Lötzbeuren, Wahlenau und Büchenbeuren aufgrund der Einhaltung der Hindernisfreiheit gerodet werden müssten, aber anschließend wieder aufgeforstet werden könnten. Diese Waldbestände könnten dann mit einer Oberhöhe vom 25 m als Eichen-Niederwald entwickelt werden. Es werde angeregt, den Begriff des Eichen-Niederwaldes zu überdenken, da frühestens nach 25 Jahren nach Rodung des derzeitigen Altholzes und Herstellung einer Eichenkultur durch Pflanzung geschaffen werden könne. Wenn die Baumhöhe 25 m betragen könne, sollte der Begriff „Eichen-Niederwald“ durch „Eichenbestand“ ersetzt werden.

Es werde angeregt, die Rodungsmaßnahmen auf den Bereich zwischen B 327 alt und der K 137 zu beschränken. Die zielgerichtete Oberhöhenbeschränkung von 25 m könne in den angrenzenden Waldbeständen ebenfalls über Einzelstammentnahmen erfolgen. Dadurch

würden zusätzliche Kahlschläge verhindert und die Eingriffserheblichkeit werde weiterhin gemindert.

3. auf einer Waldfläche von insgesamt 8,8275 ha Größe Durchforstungen stattfinden und Einzelbäume, die eine Höhe von 30 m aufwiesen, zu entfernen seien. In diesen Waldbeständen auf den Gemarkungen Lötzbeuren, Büchenbeuren und Wahlenau sei die dauerwaldartige Hochwaldnutzung damit gesichert.

Die vorzeitige Nutzung und der entsprechende Eigentumsübergang der betreffenden Waldbestände sei entsprechend zu quantifizieren und dem Waldbesitzer zu entschädigen.

II. Waldrechtlicher Ausgleich gemäß § 14 LWaldG

Es ergebe sich laut Planunterlagen eine Aufforstungsbilanz von ca. 91 ha, da auch landschaftsökologische Kompensationsmaßnahmen für die Leitarten Wildkatze, Vögel und Fledermäuse sowie für Beeinträchtigungen von Boden, Wasser, Klima und das Landschaftsbild durch die Neuanlage von Wald bilanziert würden.

Die einzelnen Aufforstungsflächen seien zwar in Einzelkarten dargestellt, es wäre aber im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren vorteilhaft, diese Flächen explizit mit Grundstücks-Nr., Flurbezeichnung und Größenangabe in Tabellenform zu benennen, da auch die Aufforstungsgenehmigung per Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Konzentration erfolgen solle.

Grundsätzlich müssten mit allen Grundeigentümern noch zivilrechtliche Regelungen seitens des Maßnahmeträgers erfolgen.

Zu den Maßnahmen A 1, A 2, E 2, E 3, E 7, E 8 und E 9 würden aus forstlicher Sicht keine Bedenken vorgetragen.

Der Maßnahme E 4 werde unter der Maßgabe zugestimmt, dass die forstwirtschaftliche Nutzung der Waldbestände unter Erhaltung markierter Altbäume bestehen bliebe. Zur Maßnahmen E 6 wird auf Punkt I. Nr. 2 der Stellungnahme verwiesen.

Die **Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück** nimmt wie folgt Stellung:

Gemäß den vorgelegten Planungsunterlagen solle zunächst die Start- und Landebahnverlängerung einseitig in Richtung Südwest gebaut und danach erst die neue Trasse der B 327 hergestellt werden.

Die Abbindung der B 327 von der B 50/B 327 in Richtung Hermeskeil erfordere nach Auffassung der Kreisverwaltung ein großräumiges Verkehrsleitkonzept zur Herstellung der notwendigen neuen Verkehrsführung bis zur Wiederherstellung der B 327 mit Anbindung an die B 50, nicht nur zum Flughafen Frankfurt-Hahn sondern auch weiter in Richtung Hermeskeil/Trier.

An der Kreuzung B 327/B 421 sei seit März 2002 eine Lichtzeichenanlage in Betrieb. Trotzdem ereigneten sich im Jahre 2002 noch 11 Verkehrsunfälle. Diese Tatsache habe die Verkehrskommission veranlasst, diesen Knotenpunkt durch zusätzliche Beschilderung umzugestalten. Die Realisierung sei für Ende 2003/Anfang 2004 vorgesehen. Für den Verkehr auf der B 327 aus Richtung Kastellaun in Richtung Kirchberg stehe eine Linksabbiegerspur zur Verfügung. Sollte, wie geplant, der bisherige Geradeausverkehr in Richtung Flughafen Frankfurt-Hahn zusätzlich auf die Linksabbiegerspur verlagert werden, komme

es zu erheblichen Verkehrsstörungen. Bedingt durch die bauliche Gestaltung würde es zu Rückstaus kommen. Die Kreisverwaltung empfehle, den Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr auf eine Spur zu führen und lastabhängig zu steuern.

An den beiden Einmündungen der Straßenäste G und E der B 50 in die B 50 sei es im Jahr 2002 zu zwölf Verkehrsunfällen gekommen. Auf den NK 6010 057 E seien acht Verkehrsunfälle entfallen. Mit dem zusätzlichen Verkehr auf der Umleitungsstrecke sei zu befürchten, dass am Knoten E mit weiteren Verkehrsunfällen zu rechnen sei. Es sei daher bereits im Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B 50 der Bau eines Kreisverkehrsplatzes vorgeschlagen worden.

Vor diesem Hintergrund werde angeregt, bereits auf der BAB 61 aus Richtung Norden an der Anschlussstelle Emmelshausen auf die Wegweisung über die L 206-B327 zum Flughafen Frankfurt-Hahn zu verzichten und den Verkehr über die Anschlussstelle Rheinböllen / B 50 zu führen. Dadurch könnte die B 327 mit ihren beiden Ortsdurchfahrten entlastet werden. Es werde davon ausgegangen, dass sich diese Maßnahme entlastend auf die notwendige Umleitung des Verkehrs von der B 327 über die B 421 (Kappeler Kreuzung) zur B 50 auswirken würde.

Nach verkehrspolizeilicher Einschätzung sei nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsströme von der L 194 aus Richtung Altlay und von der L 197 aus Richtung Rödelhausen den Weg über die Kappeler Kreuzung wählen. Dies werde zwangsläufig zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Ortslage Bärenbach führen.

Sollte die B 327 für die Bauzeit im Bereich des Flughafens stillgelegt werden, entstünde an der Einmündung B 327/B 50 eine völlig neue Verkehrssituation. Die Vorfahrtsregel für die bisher wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer auf der B 50 aus Richtung Simmern müsste umgekehrt werden. Um einen reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten, solle eine kleine bauliche Veränderung (Straßenmeisterlösung) im Knotenpunkt erfolgen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand bestehe die Möglichkeit, einer zeitlichen Überschneidung der Baumaßnahmen „Verlängerung der Start- und Landebahn“ und „Ausbau B 50“. Dies könne zur Folge haben, dass der Umleitungsverkehr zum Flughafen durch die Baustellen der B 50 geführt würde, da der Ausbau der B 50 unter Verkehr ausgeführt werden würde. Ein gleichzeitiger Ausbau sollte nach Auffassung der Kreisverwaltung wegen nicht vorhandener Ausweichstrecken möglichst vermieden werden.

Auf der B 327 zwischen den Anschlussstellen Hahn und der Anschlussstelle B 50 sei es im Jahr 2003, Stand September, zu zwölf Wildunfällen gekommen. In den vergangenen Jahren habe sich ein ähnliches Unfallbild ergeben. Aus diesem Grund halte die Kreisverwaltung die Errichtung eines Wildschutzzaunes für geboten, um möglichst eine hohe Zahl von Kollisionen zu verhindern.

Aus landespflegerischer Sicht sei festzuhalten, dass folgende Aspekte, die mit dem geplanten Eingriff in die Natur und Landschaft verbunden seien, noch nicht ausreichend behandelt worden seien bzw. im Planfeststellungsverfahren noch berücksichtigt werden müssten:

Erdmassenbilanzierung

Der geplante Eingriff in Natur und Landschaft für die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Verlegung der B 327 sei, wie in den Antragsunterlagen dargelegt, mit erheblichen Erdbewegungen zum Niveaueausgleich verbunden. Bezüglich des Oberbodenab- und des erforderlichen Oberbodenauftrages sowie der noch notwendigen Massen enthielten die Unterlagen widersprüchliche Angaben.

In der Antragsbegründung (Band A 2) werde auf Seite 54 dargelegt, dass das Material für die Dammschüttungen innerhalb des Plangebietes gewonnen werde und andere Seitenentnahmen sich auf einen geringen Umfang reduzierten.

In der Beschreibung der Flugbetriebsflächen und baulichen Anlagen (Band B 1) werde unter Ziffer 8 (Seiten 103-106) beschrieben, dass ein Massendefizit im Rohbodenbereich für die Herstellung der Flugbetriebsflächen von ca. 65.000 m³ vorliege. Diese erforderlichen Massen könnten entweder auf dem Flughafengelände oder in einer Seitenentnahme im Bereich von Enkirch gewonnen werden, ohne dass diese Bereiche entsprechend benannt oder dargestellt worden seien.

Für die Verlegung der B 327 seien in der textlichen Beschreibung keine Angaben für die benötigten zusätzlichen Erdmassen für die Dammschüttung enthalten. Der beigelegte Übersichtshöhenplan weise jedoch überwiegend Auftragsböschungen aus. Im landespflegerischen Begleitplan werde ausgeführt, dass für die Verlegung der B 327 ca. 3.150 m³ Erdmassen benötigt würden.

Insgesamt könne somit festgestellt werden, dass für die Gesamtbaumaßnahme ohne den noch nicht berücksichtigten Bodenaustausch, der nach dem Baugrundgutachten eventuell nötig werden könne, 68.150 m³ zusätzliche Erdmassen benötigt würden. Da eine Seitenentnahme dieser Größenordnung ebenfalls einen erheblichen und nachhaltigen Eingriff und Natur und Landschaft im Sinne des Landespflegegesetzes darstelle, sei es erforderlich, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Flächen für die Seitenentnahmen konkret dargestellt, beschrieben und planerisch bearbeitet würden.

Flora – Flächenverlust Forst – Landespflege – Kompensationsmaßnahmen

Einige Kompensationsmaßnahmen könnten nicht oder nur mit entsprechenden Regelungen auf den vorgeschlagenen Flächen verwirklicht werden. Im Einzelnen handele es sich um folgende Flächen:

- Kompensationsflächen K 3 und K 4
Beide Flächen stellten eine nach Norden geneigten Hangbereich dar, der sehr gut ausgeprägt mit Gebüschstrukturen bewachsen sei. Bei den Gebüschstrukturen handele es sich um mehrere ausgeprägte Baumhecken auf natürlichen Hangkanten mit einzelnen Eichen und heimischen Sträuchern, wobei der Strauch- und Schwarzdornanteil dominant sei. Die Grünlandfreiflächen zwischen den einzelnen Baumhecken würden momentan mit Pferden beweidet. Diese Flächennutzung, verbunden mit dem Erhalt der Baumhecken und Freiflächen, sei aus landespflegerischer Sicht vorteilhaft für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Auf Grund der Strukturvielfalt stelle dieser Bereich eine wichtige Vernetzungslinie in der Gemarkung dar und sei aus ornithologischer Sicht als erhaltenswert einzustufen. Eine Aufforstung dieses Bereichs würde die bestehenden gut ausgeprägten Gebüschstrukturen mit den verbundenen Randeffekten erheblich und nachhaltig beeinträchtigen. Ebenso wären erhebliche Auswirkungen für die Vogelwelt und sonstige Kleinsäuger, die diesen Lebensraum benötigten, zu erwarten. Neben diesem faunistischen Funktionsverlust würde auch das Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Daher könne einer Aufforstung dieses Bereichs mit der verbundenen Beeinträchtigung der genannten Strukturen aus landespflegerischer Sicht nicht zugestimmt werden.
- Kompensationsfläche K 20
Im Rahmen der vom Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht durchgeführten Biotopkartierung sei die geplante Kompensationsfläche als

Biotopfläche 4026 des Messtischblattes 6009 Sohren botanisch kartiert worden. Nach den Angaben der Biotopkartierung sei die Struktur der Fläche geprägt von Borstgras- und Arnikatriften sowie von binsen-, seggen- und hochstaudenreichen Feuchtwiesen. Die gesamte Fläche sei somit gemäß § 24 Abs. 2 Nr. 6 und 10 des Landespflegegesetzes gesetzlich geschützt. Der gesamte Bereich weise eine hohe Artenvielfalt und eine gute pflanzensoziologische Struktur auf. Auf Grund der ausgeprägten Strukturen und dem gesetzlichen Schutz der Fläche könne auch einer Aufforstung dieses Bereichs nicht zugestimmt werden.

- **Kompensationsfläche K 12**

Die landwirtschaftliche Fläche, die zur Aufforstung vorgeschlagen werde, liege direkt angrenzend an das bestehende Naturschutzgebiet Wachholderheide Rohrbach. Einer Aufforstung dieser Fläche könne aus landespflegerischer Sicht nur zugestimmt werden, wenn bei der Gehölzartenauswahl darauf geachtet werde, dass Laubgehölze ausgewählt würden, deren Wuchsendhöhe auf 30 m begrenzt werde, damit eine zu starke Beschattung des Naturschutzgebietes Wachholderheide vermieden werde. Bei der geplanten Aufforstung sei dementsprechend auch der Pflanzabstand der zu pflanzenden Gehölze vom Normalmaß bei Pflanzungen zu verdoppeln, damit ein möglichst weiter Abstand (Raster 4 m x 4 m) zwischen den Pflanzreihen und den einzelnen Gehölzen entstünde.

Da die Flächen K 3, K 4 und K 20 somit nicht zur Disposition stünden, werde zum Ausgleich des Kompensationsdefizits vorgeschlagen, den Rückbau militärischer Anlagen im Bereich des Forstamts Kastellaun vorzusehen. Sollte dies nicht möglich sein, seien Flächen aus dem gebildeten Flächenpool auszuwählen.

Entsprechend den Angaben aus dem Vogelschlaggutachten sei bei den vorgesehenen Anpflanzungen und dem jeweils beabsichtigten Waldrandaufbau in Flughafennähe zu beachten, dass eine Anpflanzung von beerentragenden Sträuchern möglichst zu vermeiden sei.

Nach Realisierung der Vorhaben seien die Kompensationsmaßnahmen innerhalb von zwei Pflanzperioden durchzuführen.

Fauna

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sei dargelegt worden, dass das landseitige Gesamtverkehrsaufkommen des Flughafens von 17.500 Kfz/Tag im Prognosenullfall 2015 auf 21.000 Kfz/Tag steigen werde, wobei der LKW-Anteil im Planungsfall ca. 18 % betrage. Im Planfeststellungsverfahren werde nunmehr prognostiziert, dass das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planungsfall 21.100 Kfz/Tag erreichen werde. Weiterhin werde ausgeführt, dass durch die Veränderung der Verkehrsströme ca. maximal 6.800 Kfz-Fahrten/Tag auf der B 327 abgewickelt würden. Demgegenüber werde ausgesagt, dass der Gesamtverkehr im Prognosenullfall auf der B 327 maximal ca. 7.700 Kfz-Fahrten/Tag betrage.

Der durch die unterschiedlichen Angaben des Gesamtverkehrsaufkommens resultierende Widerspruch habe Auswirkungen auf die faunistischen Vernetzungslinien.

Als betriebsbedingte Auswirkungen durch die Verlegung der B 327 und durch den fließenden Verkehr werde die Trennwirkung der Migrationsachse der Wildkatze und weiterer Verbindungsachsen und Funktionsbeziehungen aufgeführt. Weiterhin werde die Erhöhung des Unfallrisikos für die verschiedenen Tierarten im landespflegerischen Begleitplan genannt. Neben dem Verlust des Lebensraumes durch die geplanten Erdarbeiten und Rodungen sei auch durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit einer sehr hohen

Störung der Funktionsbeziehungen für alle Tiergruppen zu rechnen. Dies gelte auch bei dem zu betrachtenden Planungsfall. Neben den in der Umweltverträglichkeitsstudie und im landespflegerischen Begleitplan genannten Tiergruppen (Vögel, Greifvögel, Amphibien, Fledermäuse und die Wildkatze) seien in den durch die Planung betroffenen Waldgebieten weitere Tierarten anzutreffen (z.B. Reh-, Rot- und Schwarzwild, Fuchs, Dachs und Hase), die schon in der heutigen Situation durch Unfalltod gefährdet seien. In der beigefügten Waldbestandsbeurteilung werde auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Von Seiten der Kreisverwaltung seien bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Vorschläge unterbreitet worden, Tier- und Wildunfälle in diesem Bereich zu verhindern.

Hinsichtlich der Verringerung der Kollisionsgefahr mit den Tieren durch eine wildkatzenspezifische Zäunung oder Schaffung eines angepassten Querungsbauwerks über das neue Teilstück der B 327 in Form einer Grünbrücke, die einer Vielzahl von Tieren diene, enthielten die gegenwärtigen Unterlagen keinerlei Angaben zum Erhalt und zur Aufrechterhaltung der faunistischen Vernetzungslinien und möglicher Verhinderungsmaßnahmen gegen den Unfalltod von Tieren.

Weil derartige Maßnahmen zur Verbesserung der Wechselbeziehungen und dem Erhalt von Lebensräumen dienen, könnten solche Kompensationsmaßnahmen auf Grund ihrer Wertigkeit bei einer Bilanzierung eine wesentliche Rolle spielen. Aufforstungen oder die Schaffung von Trittssteinbiotopen seien zwar teilweise zur Verbesserung der regionalen Migrationsachse der Wildkatze geeignet, lösten das Problem des Verlustes von Funktionsbeziehungen der Lebensräume untereinander nicht. Dies gelte auch für die übrigen genannten Tierarten.

Daher sei aus Sicht der Kreisverwaltung ein angepasstes Querungsbauwerk über das neue Teilstück der B 327 zum Erhalt der zahlreichen Vernetzungslinien erforderlich. Sollte die Errichtung eines Querungsbauwerks in Form einer Grünbrücke nicht möglich sein, sei unter Verzicht auf den Erhalt der Vernetzungsstrukturen mindestens eine wildkatzenspezifische Zäunung vorzusehen.

Die im Vogelschlaggutachten geforderte Einrichtung einer „Bird Control“ werde für notwendig erachtet. Die Empfehlungen könnten aber nur umgesetzt werden, wenn der Flughafen Frankfurt-Hahn auch ein assoziierter Flughafen beim deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlag im Luftverkehr werde.

Die **Kreisverwaltung Bernkastel-Kues** macht keine Einwendungen gegen die Planungen geltend.

Die **Kreisverwaltung Cochem-Zell** begrüßt die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn ausdrücklich. Man bitte jedoch dafür Sorge zu tragen, dass die Beeinträchtigungen durch den in Zukunft zunehmenden Fluglärm für die Bewohner der Verbandsgemeinde Zell durch weitreichende Lärmschutzmaßnahmen gemindert würden.

Darüber hinaus werde die Stellungnahme der Verbandsgemeindeverwaltung Zell vollinhaltlich unterstützt.

Die **Kreisverwaltung Birkenfeld** äußert weder in landesplanerischer noch aus verkehrspolizeilicher Sicht Bedenken. Den landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet des Landkreises werde zugestimmt.

Der **Deutsche Wetterdienst** teilt mit, dass mit Ausnahme des Anemometerstandortes die vorgesehenen Standorte für meteorologische Messeinrichtungen den Anforderungen genügen.

Da der Anemometerstandort nicht den Anforderungen der Richtlinie für den Allwetterflugbetrieb genüge, sei eine Ausnahmegenehmigung seitens des BMVBW und der DFS notwendig.

Da die Start- und Landebahn in einem stark orographisch gegliedertem Gelände eingebettet sei, werde im Interesse der Flugsicherheit empfohlen, ein flugmeteorologisches Gutachten zur Untersuchung der Windverhältnisse und Strömungsbedingungen vor Ort anfertigen zu lassen. Solche Aspekte seien im flugklimatologischen Gutachten vom 26. Juni 2003 nicht enthalten.

Der **Landesbetrieb Straßen und Verkehr Bad Kreuznach** nimmt fachtechnisch wie folgt Stellung:

1. Passive Schutzeinrichtungen
Die Ausführungsunterlagen sollten eindeutige Angaben über passive Schutzeinrichtungen enthalten, soweit diese erforderlich seien.
2. Deckenaufbau der B 327 neu
Das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung erscheine fraglich und sollte im Rahmen der Ausführungsunterlagen noch einmal überprüft werden.
3. Trassierung
Der angegebene Kuppenmindesthalbmesser gemäß RAS-L 1995 werde bei der Trassierung mehrfach unterschritten. Dies sollte im Erläuterungsbericht festgehalten und begründet werden.

Der Übersichtslageplan und die textlichen Unterlagen wiesen widersprüchliche Aussagen bezüglich der Einziehung der B 327 (alt) auf. Im Plan werde die alte B 327 zur Nutzung als Privatstraße dargestellt, während in den Unterlagen von einer Nutzung als Forstwirtschaftsweg gesprochen werde. Einer Nutzung als Forstwirtschaftsweg könne entsprochen werden, sofern dieser im Kreuzungsbereich B 50 / K 77 mit einer Schranke versehen werde. Sollte dagegen eine Privatstraße angestrebt werden, müsste über deren Nutzung sowie über die verkehrliche Anbindung und Ausgestaltung des Verknüpfungspunktes gesprochen werden.

Folgende Widmungen sollten in der Planfeststellung aufgeführt und mit der Verkehrsfreigabe als rechtskräftig erklärt werden:

- 1) Widmung eines Teilstücks der B 327 neu zwischen Baukilometer 0,000 und ca. 1,450
- 2) Widmung des Einmündungsbereichs der K 137 in die B 327 neu ca. bei Baukilometer 1,450

Folgendes Umstufungen sollten in der Planfeststellung aufgeführt und mit der Ingebrauchnahme als rechtskräftig erklärt werden:

- 1) Aufstufung der K 77 zur B 327 neu ca. von Baukilometer 2,050 bis 2,550
- 2) Aufstufung der K 137 zur B 327 neu ca. von Baukilometer 1,450 bis 2,050

Folgende Einziehungen sollten in der Planfeststellung aufgeführt und mit der Sperrung als rechtskräftig erklärt werden:

- 1) Einziehung und Übergabe eines Teilstückes der B 327 alt ca. von Baukilometer 2,400 bis 5,140 zu einem Wirtschaftsweg der zuständigen Gemeinde.

- 2) Einziehung und Übergabe eines Teilstückes der B 327 alt ca. von Baukilometer 0,950 bis 2,400 zu einem Forstwirtschaftsweg (sofern keine Privatstraße geplant sei).
- 3) Einziehung und Rückbau eines Teilstücks der B 327 alt ca. von Baukilometer 0,100 bis 0,950. Dieses Teilstück werde rekultiviert.

Der **Landesbetrieb Straßen und Verkehr (LSV) Rheinland-Pfalz** führt aus, dass die Erstellung des Straßenentwurfs in enger Abstimmung mit dem LSV Bad Kreuznach und dem LSV Rheinland-Pfalz stattgefunden habe und daher keine Einwände bzw. Bedenken gegen die Verlegung der B 327 bestünden.

Folgende Unstimmigkeiten sollten jedoch überprüft bzw. korrigiert werden:

1. Die Bauklasse sei nicht korrekt ermittelt worden. Die bemessungsrelevante Beanspruchung übersteige den Grenzwert zur Bauklasse II.
2. In den Lageplänen B 2 4-2, B 2 4-3 und B 2 4-4 sei jeweils eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m vorgesehen worden. Als Regelquerschnitt sei jedoch ein RQ 10,5 angegeben. Dies bedeute eine Fahrstreifenbreite von 3,75 m (3,50 m Fahrstreifen und 0,25 m Randstreifen). Die Breite müsse in den festzustellenden Plänen korrigiert werden.
3. In den beigefügten Querprofilen sei der rechte Fahrstreifen jeweils nur mit 3,50 m vorgesehen.
4. Der Kuppenmindesthalbmesser sei geringfügig unterschritten worden. Dies solle im Erläuterungsbericht kurz begründet werden.

Der **Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier** äußert keine Bedenken gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Verlegung der B 327. Die erforderlichen Umleitungskonzepte seien unter Beteiligung der Straßenmeisterei Bernkastel zu erstellen. Die zuständigen Stellen des ÖPNV seien rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

Das **Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege** äußert erhebliche Bedenken, da im Bereich des Planungsgebietes vorgeschichtliche Grabhügel aus der Bronze- und Eisenzeit bekannt seien. Es bestehe daher die Möglichkeit, dass bei den Erdarbeiten weitere archäologische Befunde und Funde zutage träten, die archäologisch zu bergen und zu dokumentieren seien.

Den Bedenken könnte abgeholfen werden, wenn gewährleistet werde, dass der Beginn jeglicher Erdarbeiten rechtzeitig angezeigt werde. Weiterhin müsse vor Baubeginn eine archäologische Untersuchung und Dokumentation der zu erwartenden Funde und Befunde möglich sein. Es werde gebeten, beide Bedingungen im Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen. Darüber hinaus solle auf die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten bzgl. archäologischer Funde gem. §§ 16 – 21 Denkmalschutz- und -pflegegesetz hingewiesen werden.

Das **Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege** zeigt sich mit dem vorgeschlagenen Vorgehen – der Bergung der elf historischen Flurgrenzsteine während der Baumaßnahme und – wenn möglich – der Wiederaufstellung am historischen Ort – einverstanden. Erforderlich sei allerdings eine präzise Einmessung und fotografische Erfassung der einzelnen Grenzsteine, so dass jeder wieder seiner ursprünglichen Position zugeführt werden könne. Da historische Grenzsteine ein beliebtes Diebesgut seien, sei die sichere Verwahrung in Absprache mit der Unteren Denkmalschutzbehörde (Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück) sicherzustellen. Es werde um die Überlassung einer Kopie der Dokumentation gebeten.

Das **Landesamt für Geologie und Bergbau** trägt keine Einwendungen gegen die Planung vor. Bei allen Bodenarbeiten, auch bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen, seien die Vorgaben nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 und 19731 sowie die Forderungen des Bodenschutzes zu beachten.

Die **Planungsgemeinschaft Region Trier** führt aus, dass die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt-Hahn beitrage und somit den Zielen des Regionalen Raumordnungsplanes (ROPI) zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der Region Trier durch Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze übereinstimme. Ferner stimme das Vorhaben mit den Vorgaben des im Rahmen der Neuaufstellung des ROPI von der Regionalvertretung beschlossenen Entwurfes zum Fachkapitel Verkehr überein. Danach solle der Flughafen Frankfurt-Hahn als regionsnaher Verkehrsstandort weiter ausgebaut werden. Zudem sollten die Straßenzuwegungen sowie Busverbindungen aus der Region Trier zum Flughafen ausgebaut bzw. verbessert werden.

Vor diesem Hintergrund begrüße die Planungsgemeinschaft Region Trier grundsätzlich die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn.

Allerdings würden durch die Verlängerung der Start- und Landebahn und der damit einhergehenden Verlegung der B 327 weitreichende Eingriffe in geplante Vorbehalts- und z. T. auch Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz verursacht. Die notwendigen Kompensationsmaßnahmen sollten so festgelegt werden, dass sie zur Sicherung und Entwicklung des regionalen Biotopverbundes beitragen, damit das Vorhaben nicht zu einer dauerhaften Beeinträchtigung des geplanten regionalen Biotopverbundes in diesem Raum führe. Inwieweit die dargestellten landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen diesem Anspruch genügen und ob der Maßgabe des raumordnerischen Entscheides zur detaillierten Ausarbeitung und Umsetzung Rechnung getragen werde, sei allerdings nicht eindeutig nachvollziehbar. So scheine es zum einen wenig sinnvoll in unmittelbarer Nähe zur neuen Trasse der B 327 landespflegerische Aufwertungen vorzunehmen. Denn für wandernde Tierarten (z.B. Wildkatze, Fledermäuse), die diese neu geschaffenen Lebensräume annähmen, bestehe bei Querung der B 327 ein hohes Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr. In diesem Punkt stimmten die textlichen Ausführungen im landespflegerischen Begleitplan zur Schaffung eines risikoarmen Migrationskorridors für die Wildkatze nicht mit der Maßnahmenplanung überein. Zum anderen seien die landespflegerischen Kompensationsflächen in viele Einzelflächen gegliedert und lägen räumlich z. T. weit voneinander entfernt. Während im Bestands- und Konfliktplan die funktionalen Zusammenhänge der einzelnen Lebensräume deutlich würden, fehlten im Maßnahmenübersichtsplan entsprechende Angaben, welche die Zielsetzung der Kompensationsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang nachvollziehbar darstellten. So werde auch unter Berücksichtigung der textlichen Ausführungen und der einzelnen Maßnahmenpläne das funktionale Gesamtkonzept der Maßnahmenplanung nicht deutlich. Ferner sei festzustellen, dass zwischen den einzelnen geplanten Aufforstungsmaßnahmen und den für diese Flächen dargestellten Entwicklungszielen der Planung vernetzter Biotopsysteme z. T. erhebliche Abweichungen bestünden (so würden z.B. im Bereich südlich von Lötzbeuren Aufforstungen auf Flächen geplant, die nach den Zielen der Planung vernetzter

Biotopsysteme zu Streuobstbeständen und mageren Grünlandflächen entwickelt werden sollten).

Es sollte Ziel sein, den funktionalen Ausgleich/Ersatz – orientiert an den wegfallenden Lebensräumen und deren Lebensraumfunktionen für die in der Bestands- und Konfliktdanalyse aufgezeigten Tierarten – in Gebieten zu realisieren, die auch in Zukunft relativ unbelastet seien und großräumige zusammenhängende Lebensräume darstellten bzw. zu solchen entwickelt werden könnten. Dies bedinge eine Einhaltung eines Mindestabstandes der Kompensationsflächen zu dem Flughafengelände und der B 327 im Ausbauzustand. Es sollte geprüft werden, ob eine Konzentration der Kompensationsmaßnahmen in den FFH-Gebieten Ahringsbachtal und Altlayerbachtal zu realisieren sei. Dies würde neben der Sicherung eines dauerhaft funktionsfähigen Ausgleichs für den Arten- und Biotopschutz zur Aufwertung der dortigen europäischen Schutzgebiete führen und würde im Falle des Ahringsbachtals auch zum Aufbau des geplanten regionalen Biotopverbundsystems in der Region Trier beitragen.

Unter der Voraussetzung, dass im Rahmen der Planfeststellung die Maßgaben des raumordnerischen Entscheides u. a. zu den Belangen des Fluglärms, des Landschaftsbildes sowie der Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt würden, stimme die Planungsgemeinschaft ansonsten der vorliegenden Planung zu.

Die **Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe** begrüßt ausdrücklich die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn. Dadurch werde der Flughafen leistungs- und konkurrenzfähiger, wodurch die Voraussetzungen für stärkere Entwicklungsimpulse für den Hunsrückraum verbessert würden.

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (DLR) Rheinhessen-Nahe-Hunsrück** verweist auf seine Stellungnahme im Raumordnungsverfahren. Die Verlängerung der Start- und Landebahn in westliche Richtung schiebe sich wie ein Riegel zwischen die Ortsgemeinden Lötzbeuren und Büchenbeuren. Daher sollte eine Verbindung zwischen beiden Gemeinden aufrechterhalten bzw. ausgebaut werden.

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (DLR) Mosel** stimmt dem Vorhaben unter der Bedingung zu, dass die landwirtschaftlichen Belange mit den landwirtschaftlichen Stellen und Behörden abgestimmt und einvernehmlich geregelt worden seien.

Das **Eisenbahn-Bundesamt** hat nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bedenken gegen die Planung. Den Planungen bezüglich einer Reaktivierung der vorhandenen Schieneninfrastruktur, insbesondere des Anschlussgleises zum Flughafen werde nicht widersprochen. Wesentliche Grundlage der Zustimmung bilde die Tatsache, dass kein gewidmetes Betriebsgelände einer Eisenbahn des Bundes überplant werde.

Das **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation** weist darauf hin, dass der Nivellment Punkt 11/6009 von der Maßnahme betroffen ist. Das Landesamt bittet, rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten im in Rede stehenden Bereich informiert zu werden, damit Techniker des Amtes vor Ort in Absprache mit dem ausführenden Bauunternehmen die Verlegung des Punktes vornehmen könnten.

Die **Landespolizeischule Rheinland-Pfalz** geht davon aus, dass für ihre Einrichtungen im Wesentlichen Beeinträchtigungen durch eine erhöhte

