

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**

**Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.**

**Als anerkannter Naturschutzverband i.S. der §§ 60 BNatSchutzG und 29 BNatSchutzG a.F. und Denkmalpflegeorganisation nach § 28 Denkmalschutz- und Pflegegesetz nimmt der BUND Landesverband Rheinland-Pfalz zum**

**Planfeststellungsverfahren für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn, AZ Behörde V/21-1018,  
AZ BUND 6-LUF-41/ 21799**

**Stellung.**

**Diese Stellungnahme wurde von den Autoren:**

**Heide von Schütz**

**Karl-Heinz Sülflow**

**Ludger Nuphaus**

**und weiteren Ehrenamtlichen im Natur und Umweltschutz angefertigt.**

**Inhaltsverzeichnis :**

- Teil A**      **Grundsätzliche Überlegungen (Autoren: Ludger Nuphaus, Heide von Schütz)**
- Teil B**      **Fachliche Einzelstellungennahmen**
- B 1**          **Klima (Autor: Dipl. Meteorologe K.-H. Süflow)**
- B 2**          **Schadstoffausbreitung (Autor: Dipl. Ing. Ludger Nuphaus)**
- B 3**          **Lärm (Autor: Dipl. Ing. Ludger Nuphaus)**  
Fluglärm  
Straßenverkehrslärm durch Verlegung  
Bodenlärm  
Lärm und Lärmmedizinisches Gutachten
- B 4**          **Stellungnahme zur Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches  
Netz Natura 2000 (Autorin: M:A: Heide von Schütz)**
- B 5**          **Schutzgut Boden und Wasser (Autorin:  
M.A. Heide von Schütz)**
- B 6**          **Auswirkungen der geplanten Rodungen von Wald (Autorin:  
M.A. Heide von Schütz)**
- B 7**          **Schutzgut Tiere (Autorin: M.A. Heide von Schütz)**  
Wildkatze  
Fledermäuse
- B 8**          **Stellungnahme zum Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter  
(Autorin: M.A. Heide von Schütz)**
- Teil C**      **Anhang**
- C 1**          **Gemeinsame Position der BUND Landesverbände Hessen und Rhein-  
land-Pfalz zum Flughafensystem Frankfurt-Hahn**

## Teil A Grundsätzliche Überlegungen

### Stellungnahme zu den Verfahrensgrundlagen

**Der BUND lehnt den im Raumordnerischen Verfahren gestellte Antrag auf Erweiterung des Flugplatzes Hahn mit Startbahnverlängerung, Herstellung von Aufwuchsbeschränkungen und Verlegung der B 327 entschieden ab.**

**Der BUND kritisiert die vorliegenden Planungsunterlagen als in wichtigen Punkten unvollständig und fehlerhaft (s. dazu Stellungnahmen zu Teilbereichen).**

**Der BUND begründet seine Ablehnung wie folgt:**

#### 1. Alternativen zur Planung

Die Erweiterungsplanungen anderer Flughäfen und das sogenannten Hub-Splittings mit anderen Flughäfen sind bei der Entscheidung zur Verlängerung der Start- und Landebahn im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Hierdurch kann das für den Hahn prognostizierte Flugaufkommen geringer ausfallen als erwartet und die Notwendigkeit der geplanten Investitionen sowie die mit dem Ausbau verbundene Umweltbelastung in Frage gestellt sein.

Grundsätzlich muss nach Meinung des BUND auf dem Flughafen Hahn (Hahn) kein Langstreckenfrachtverkehr mit schweren Frachtmaschinen abgewickelt und keine Verlängerung der Start- und Landebahn durchgeführt werden. Aufgrund der Landesplanerischen Entscheidung des RP Darmstadt zum Raumordnungsverfahren für den Flughafen Frankfurt am Main ist absehbar, dass dort ein weiterer Ausbau der Kapazität erfolgen wird. Der Flughafen Frankfurt/Main steht somit für Langstreckenfrachtverkehr weiterhin und demnächst mit erhöhter Kapazität zur Verfügung. Eine Notwendigkeit für den Ausbau des Hunsrücker Flughafens Hahn ist absolut nicht erkennbar.

Darüber hinaus ist nicht dargestellt, welche Initiativen bei benachbarten Flugplätzen (Saarbrücken, Luxemburg, u. a.) bestehen, um mehr Frachtverkehr zu erhalten. Eine solche Betrachtung ist zur Begründung der Notwendigkeit dieses gravierenden Eingriffes und der damit verbundenen Belastungen erforderlich. Außerdem ist zu prüfen, welche Frachtgüter auf dem Luftwege nach Hahn transportiert werden sollen und ob für den Transport nicht Alternativen, zum Beispiel über den Seeweg zur Verfügung stehen.

#### 2. Begründung des Vorhabens

Die mehrfach in den Antragsunterlagen zitierte Presseinformation der Ministerpräsidenten der Länder Hessen und RLP vom 7. Mai 2002 reicht nicht aus, die Notwendigkeit für den Ausbau und die damit verbundenen Folgen zu begründen. Seit wann ist eine politische Willenserklärung in der Presse als Ausgangspunkt für eine so weit-

reichende Planung zu verstehen?

Die vorgesehene Erweiterung des Flughafen Hahn führt zu einer weiteren Verteilung des Fluglärms über Gebiete, die bisher nicht oder nur in geringem Maße durch Fluglärm betroffen waren. Dies ist aus Sicht des BUND nicht mit den Zielen des Raumordnungsgesetzes vereinbar.

Der Flughafen Hahn ist auch mit den 58.000 Flügen pro Jahr, die als Prognosenußfall dargestellt werden, ausreichend ausgelastet. Die Notwendigkeit für einen weiteren Ausbau der Start- und Landebahn und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung ist weder erkennbar noch gegeben.

### 3. Verkehrsprognosen

Die im Antrag gemachten Verkehrs-Prognosen sind fehlerhaft und überzogen. In ihnen werden geplante Entwicklungen anderer Verkehrssysteme (Bahnlinien) und des sich bereits jetzt abzeichnenden zurückgehenden Passagieraufkommens (Konkurrenz zusätzlicher Billigflieger in den bisherigen Quellgebieten der Passagiere und Nutzung weiterer Flugplätze) nicht berücksichtigt. Außerdem werden Verkehrsströme von bisher nicht genehmigten sondern nur für irgendwann geplante Gewerbegebiete umliegender Ortschaften mit einbezogen.

Es droht eine intensive Verlärmung eines bis dato weitgehend unbelasteten Siedlungs- und Erholungsraumes. Neue medizinische Erkenntnisse über Gesundheitsschädigungen durch (Flug-)Lärm vor allem nachts werden nicht berücksichtigt. (s. dazu weiterführende Stellungnahme zur Lärm- und Immissionsproblematik).

Keine Beachtung findet weiterhin die für das Jahr 2004 geplante und längst überfällige Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971. Ziele der Neuregelung werden sein: Anpassung der Grenzwerte für die innere und äußere Schutzzone, passive Lärmschutzmaßnahmen, also Schallschutz im Innen- und Außenbereich betroffener Wohnungen, Bauverbote beziehungsweise Beschränkungen in den Schutzzonen und verbesserte Information und Beteiligung der Betroffenen. Eine vorilige Genehmigung nach veralteten Gesetzen kann nur eine eindeutige Schädigung der betroffenen Bevölkerung bedeuten.

Auch die Berücksichtigung der EU-Richtlinien, die inzwischen erlassen worden sind, findet im Planungsverfahren nicht statt. Sie haben Verbesserungen im Lärmschutz zum Ziel, etwa die Richtlinie zu Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (EU-Richtlinie 2002/30/EG). Sie sieht vor, bei Flughäfen mit spezifischen Lärmproblemen Betriebsbeschränkungen und Betriebsverbote etwa für alte und besonders laute Flugzeuge zu erlassen. Überdies enthält die EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie den so genannten "Balanced Approach" der ICAO: Der Ansatz sieht bei Lärmproblemen an Standorten die Anwendung verschiedener, aber aufeinander abgestimmter Lärmminderungsmaßnahmen an Flughäfen vor (etwa der Einsatz leiserer Flugzeuge, Festlegung lärmoptimierter Betriebsverfahren, Baubeschränkungen sowie lärmbedingte Betriebsbeschränkungen).

Der BUND hält diese Versäumnisse für gravierend und fordert die Überarbeitung der unrealistischen Prognose!

#### 4. **Rodungen**

Die Rodung von Lärmschutzwald bzw. dessen Beeinträchtigung wird trotz der prognostizierten Zunahme von Boden- und Verkehrslärm als genehmigungsfähig angesehen. Eine Kompensation ist nach wie vor nicht möglich. Der bestehende Widerspruch zwischen der Ausweisung als Lärmschutzwald einerseits und dem behaupteten nicht notwendigen Erhalt eben dieses Waldes wird nicht ausreichend begründet.

Die erheblichen Auswirkungen von Immissionen auf die Umgebung und die Region sind unzureichend dargestellt.

Der Lebensraum der betroffenen Bevölkerung wird durch Siedlungsbeschränkungen und Totalverlust von Erholungsflächen erheblich und bleibend geschädigt.

Die touristische Eignung der Region wird nach wie vor stark beeinträchtigt.

Eine suggerierte „Abmilderung“ der geplanten Rodungen durch die Kartierung zu fällender Einzelbäume kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Verlust des alten für den Artenschutz (Fledermäuse und Wildkatze) lebensnotwendigen Baumbestandes nicht kompensierbar ist.

#### 5. **Hügelgräberfeld**

Ein Kulturgut von überregionaler Bedeutung (Hügelgräberfeld) wird - wie gesetzlich vorgeschrieben - durch eine Notgrabung - wie der Name schon sagt - notdürftig erfasst, vernichtet, ohne dass eine intensive wissenschaftliche Auswertung und die touristische Inwertsetzung möglich sind.

Der Antragsteller plant einen existentiellen Eingriff in Natur- und Umwelt.

#### 6. **Artenschutz**

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

#### 7. **Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000**

Der BUND zeigt sich sehr verwundert über die Tatsache, dass die planende Behörde SGD Nord die im Raumordnungsentscheid vom Februar 2003 geforderte ergänzende Verträglichkeitsuntersuchung (VS) in der bei den Planungsunterlagen vorgelegten Form überhaupt anerkannt hat! Diese VS ist an Oberflächlichkeit, Unsachlichkeit und Fehlerhaftigkeit kaum zu überbieten! Sie entspricht weder im Umfang noch im Inhalt den Anforderungen einer fundierten Stellungnahme und wird daher in ihren Schlussfolgerungen als nicht zutreffend vom BUND abgelehnt. (s. dazu weitere Stellungnahme)

#### 8. **Geologisches Gutachten**

Der BUND anerkennt die Aussagen des geologischen Gutachtens und gibt seiner Verwunderung Ausdruck, dass die dort gemachten Aussagen offensichtlich nicht im Landschaftspflegerischen Begleitplan die gebührende Berücksichtigung fanden! Vor allem die Verwertung des anfallenden Erdaushubs und die Speicherfähigkeit der verschiedenen Böden bleiben teilweise unberücksichtigt und führen zu Fehlschlüssen!

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

Hierzu verweist der BUND auf die im Raumordnungsverfahren vorgelegten und dieser Stellungnahme noch einmal beigefügten Einwände, die in keiner Weise im Planungsverfahren widerlegt werden. Ergänzend dazu sind noch folgende Einwendungen hinzugefügt:

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

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

Der BUND äußert sich sehr verwundert über die Art und Weise, in der bereits erhebliche Eingriffe auf dem Flugplatzgelände ohne Beteiligung der Verbände durchgeführt wurden, um im Nachhinein bei der Auflistung der Ausgleichsmaßnahmen den Verbänden zur Beurteilung vorgelegt zu werden. Der BUND sieht darin einen weiteren Beweis für die politische Einflussnahme auf eine der Neutralität verpflichteten Planungsbehörde und sieht die Beteiligung der Verbände damit ad absurdum geführt!

## **Teil B Fachliche Einzelstellungen**

### **B 1 Klimaauswirkungen der geplanten Startbahnverlängerung und des Straßenneubaus**

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

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

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

Auf S.6 des Gutachtens wird ausgeführt: „Ein veränderter Kaltluftabfluss in diesen Abflussrinnen kann vermieden werden, wenn ein ausreichend breiter Waldstreifen von mindestens ca.300 m Breite an der West- bis Nordwestseite der Erweiterungsfäche bestehen bleibt bzw. aufgeforstet wird“. Eine Neuaufforstung wird die Schutzfunktion des vorhandenen Waldes bezüglich Klimaausgleich und Luftfilterung aber erst nach Jahrzehnten wieder übernehmen können.

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

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

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

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

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

Auf S.30 wird dargelegt, dass im Jahresmittel an 11,8% aller Stunden ein Allwetterflugbetrieb nach CAT I (Mindest-Sichtweite 800m und/oder Wolkenuntergrenze mindestens 60m) nicht möglich ist. Selbst die Bedingungen für CAT II (Mindest-Sichtweite 400m und/oder Ceiling mindestens 100 ft) werden im Jahresmittel an 9,6% aller Termine unterschritten, im Dezember sogar im Mittel an 23,2%. Dies wurde besonders markant deutlich, als bei dem „Jungferflug“ von Volareweb von Berlin zum Flugplatz Hahn die nicht entsprechend ausgebildeten Piloten wegen schlechter Wetterverhältnisse stundenlang über dem Hunsrück kreisen und dann doch in Frankfurt landen mussten, wo bessere Wetterbedingungen zur gleichen Zeit herrschten.

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



## B 2 Gutachten über Schadstoffausbreitung

Während in dem Gutachten zur Schadstoffausbreitung im Rauordnungsverfahren noch auf den ausgeprägten Tagesgang der Emissionen hingewiesen wurde, findet in dem jetzigen Gutachten dieser Aspekt keine Beachtung mehr. Da sich aber das Emissionsverhalten eines Flughafens und des Straßenverkehrs durch „Instationarität“ auszeichnen, ist das jetzige Gutachten als unzureichend zu werten. Dieser Tagesgang der Emissionen wird weder dargestellt noch bewertet.

Aus dem Schadstoffgutachten ist nicht erkennbar, wie sich die Immissionen verändern, wenn über eine längere Periode bestimmte Windverhältnisse herrschen und nur aus einer Richtung gestartet/gelandet wird. Es ist davon auszugehen, dass dann durchaus höhere Immissionen an bestimmten Punkten über einen längeren Zeitraum auftreten.

Ein Teil der Kohlenwasserstoff (HC)-Emissionen stammen aus der Betankung der Flugzeuge. Im Falle einer Genehmigung der Flughafenerweiterung sind dringend Maßnahmen notwendig, um die Freisetzung von Kohlenwasserstoffverbindungen während der Betankung zu verringern.

Darüber hinaus fehlen Angaben zur Freisetzung von Kerosin vor der Landung der Flugzeuge. Erfolgt diese Freisetzung im Landeanflug, kann ggf. eine erhöhte HC-Immission in den Ortschaften auftreten. Die Gutachter widmen dieser Fragestellung keine Zeile. Das Gutachten ist in diesem Punkt unvollständig.

Die zur Berechnung herangezogenen Emissionsfaktoren und die Rahmenbedingungen (Steigungen, Geschwindigkeiten, Fahrmodus, Straßentyp, Lkw-Anteil) für die einzelnen Straßen sind im Gutachten nicht genannt. Ebenfalls fehlt eine Darstellung des Tagesgangs der Kfz-Emissionen. Hier wird lediglich auf Blatt 7 des Vorentwurfs der VDI-Richtlinie 3782 hingewiesen. Die Berechnung der Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr sind somit nicht nachvollziehbar und die Ergebnisse sind nicht reproduzierbar.

Unklar bleibt auch, ob erhöhte Rußemissionen aus Reifenabrieb der zunehmenden Flugzeug- und Fahrzeugflotte im Bereich des Flughafens bei der Berechnung der Kfz-bedingten Emissionen Berücksichtigung fanden. Sollte dies nicht der Fall sein, ist mit deutlich mehr Ruß in beiden Prognosefällen zu rechnen. Durch Reifenabrieb tritt eine Zunahme der  $PM_{10}$ , PAK (BaP) und der Schwermetallbelastung (Zink) in der Umgebung auf.

In Tab. 6-1 werden nicht die niedrigeren Grenzwerte zum Schutz von Vegetation bzw. Ökosystemen, die zuvor in Tab. 3-1 als Beurteilungswerte dargestellt wurden, aufgenommen und für die Bewertung herangezogen. Dies gilt für  $NO_x$ ,  $SO_2$ , Staub und Benzol. Es sind folglich nicht die schärfsten Beurteilungswerte für die Bewertung genutzt worden.

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

### Schadstoffvorbelastung

Da eine differenzierte Aufstellung der zugrunde gelegten Schadstoffvorbelastung nicht im Gutachten enthalten ist, lässt sich nicht prüfen, welche Daten der Station Leisel als Vorbelastungswerte angesetzt wurden. Nur die konstanten Werte, um die angeblich die Vorbelastung erhöht wurde, sind für Staub (PM<sub>10</sub>), SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> aufgeführt. Welche Halbstundenwerte aus welchem Zeitraum des Jahres 2002 zugrunde gelegt wurden, ist nicht nachvollziehbar.

Für PM<sub>10</sub>-Staub betrug der Jahresmittelwert 2001 für die Station 13 µg/m<sup>3</sup>, der höchste 1/2h-Mittelwert am 29.09.2002 6 µg/m<sup>3</sup>. Hierdurch wird deutlich, wie stark der Wert schwanken kann. Wie ist nun die Quantität und damit die Qualität der jeweils vorhandenen Hintergrundbelastung zu bewerten?

Hierzu wären Angaben aus vergleichbaren, ähnlich gelegenen Messstationen hilfreich gewesen. Die Messstation Deuselbach des Umweltbundesamtes liefert zum Beispiel ebenfalls Immissionswerte für einige Stoffe.

Eine Bewertung der Vorbelastungssituation und der Zuschläge findet in dem Gutachten nicht statt.

Auch der Beitrag der Zusatzbelastung zur Grundbelastung ist für alle betrachteten Schadstoffe nicht quantitativ dargestellt. Es wird lediglich jeweils mit zwei prognostizierten Werten (für Prognosefall und Prognosenullfall) gerechnet. Somit werden Vorgaben aus dem UVPG und dem BImSchG (incl. TA Luft), nach der sowohl der Ist-Zustand als auch die prognostizierte Zusatzbelastung darzustellen sind, nicht eingehalten.

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

Für die Stoffe, die in Tab. 6-2 genannt werden, sind die Vorbelastungswerte für ländliche Gebiete und ca. 500 m außerhalb des Nahbereiches von Hauptverkehrsstrassen angegeben.

Dieses Vorgehen erlaubt keine ausreichende Bewertung der jetzigen, tatsächlich am Flughafen Hahn und in seiner Umgebung vorhandenen Vorbelastung.

Bei der Ermittlung der Gesamtbelastung ist unklar, welche Beiträge von welchen Kreis- und Landesstraßen in die Berechnungen einbezogen wurden. Genauere Angaben fehlen.

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

Nicht betrachtet wird die Zunahme der Ozonbelastung. Da alle Komponenten für eine deutliche Zunahme der Ozonkonzentration gegeben sind, wie hohe Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen, ist damit zu rechnen, dass es bei entsprechenden Wetterlagen zu gravierenden Ozonimmissionen kommt. Hiervon sind die umliegenden Ortschaften betroffen. Da dieser Aspekt offenbar keine Beachtung gefunden hat, sind hierzu weitere Untersuchungen erforderlich.

Nicht nachvollziehbar ist darüber hinaus, dass es bei einer Zunahme der täglichen Flugbewegungen von 159 auf 200 und bei einem sich gleichzeitig mehr als verdoppelten Frachturnschlag mit entsprechenden Lkw-Bewegungen nicht zu einer deutlich höheren Immissionskonzentration an den Aufpunkten im Umfeld des Flughafens kommt und bei einigen sogar eine Abnahme auftritt.

Die Erklärungen hierfür werden nur für den Aufpunkt am Südostrand von Hahn unzureichend begründet. Aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen ist der Punkt trotzdem von höheren Immissionen, nicht nur von dem ausschließlich näher betrachteten NO<sub>2</sub> sondern auch von den anderen Schadstoffen (SO<sub>2</sub>, Ruß, Kohlenwasserstoffe, krebserregende BaP) betroffen. Da die Großflugzeuge der Klassen 6.1 und größer nachts näher bei der Ortschaft Hahn starten, besteht die Gefahr, dass bei Austauschverhältnissen die Abgase recht konzentriert in die Ortschaft gelangen. Es stellt sich nicht nur die Frage nach den dann auftretenden Konzentrationsspitzen sondern auch nach möglichen Geruchsbelastungen durch Abgase. Diese Aspekte sind weder untersucht noch beschrieben worden.

Es ist juristisch äußerst fragwürdig, ob bei der Betrachtung der Zunahme der Immissionsbelastung jeweils von zwei in der Zukunft liegenden Zeitpunkten ausgegangen werden darf oder ob nicht die tatsächliche Belastung zum Zeitpunkt der Antragstellung zugrunde zu legen ist. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, diese Fragestellung zu prüfen.

Am Beispiel Benzol soll die Bedeutung dieses Aspektes näher erläutert werden:

Aufgrund der fehlenden Angaben zur tatsächlichen Immissionsituation an den betrachteten Aufpunkten kann der BUND zum Beispiel nicht ausschließen, dass es am Aufpunkt 3 (Lautzenhausen) zu einer Zunahme der Immissionskonzentration kommt, die deutlich über der in der TA Luft genannten 3 %-Schwelle liegt. Im Gutachten zur Schadstoffausbreitung wird nun eine pauschale Vorbelastung von 1 µg/m<sup>3</sup> zugrunde gelegt. Diese Belastung steigt in Prognosefall auf 1,2 und im Prognosefall auf 1,31 µg/m<sup>3</sup> (Im Schadstoffgutachten zum Raumordnungsverfahren wurden übrigens 1,4 µg/m<sup>3</sup> im Prognosefall und im Prognosefall auf 1,47 µg/m<sup>3</sup> ermittelt).

Es ist nicht ausgeschlossen, dass es zu einer Überschreitung der 3 %-Grenze zwischen Prognosefall und Prognosefall für die Benzol-Immissionen im Bereich Lautzenhausen kommt.

Auch die Rußbelastung wird in Lautzenhausen deutlich zunehmen.

Insgesamt werden flugverkehrsbedingte Benzolemissionen von jährlich 7 t im Bereich des Flugplatzes erwartet.

Die Antragsunterlagen erlauben aufgrund der fehlenden Darstellung der Emissionsfaktoren für kleinere Flugzeuge und für die Lkw sowie der zugrunde gelegten Rahmenbedingungen nicht, diesen Aspekt genauer zu prüfen.

*Da für die krebserregende Wirkung von Benzol kein Schwellenwert angegeben werden kann, ist davon auszugehen, dass es besonders in Lautzenhausen durch die Erhöhung der Flug- und Kfz-Bewegungen zu einer Zunahme des Krebsrisikos kommt.*

Eine mögliche Zunahme der Schwermetallimmissionen wird in dem Gutachten nicht betrachtet. Sowohl durch den zunehmenden Kfz-Verkehr als auch durch den Luftverkehr ist eine erhöhte Schwermetallimmission nicht ausgeschlossen. Dieser Aspekt bedarf einer weiteren Untersuchung.

So misst zum Beispiel das Umweltbundesamt in seiner Messstation in Deuselbach am Erbeskopf auch Bleitetraethyl. Ergebnisse dieser Messstation sollten für eine Bewertung der Vor- und Zusatzbelastung ebenfalls herangezogen werden.

Dies wurde vom BUND bereits im Raumordnungsverfahren angeregt, doch offenbar nicht von der Antragstellerin eingefordert oder freiwillig dargelegt. Der Antrag ist in diesem Punkt unvollständig.

Zur Bewertung der Vorbelastung durch andere Schadstoffe und der nicht betrachteten Ozonproblematik muss gleichfalls auf die Messwerte der Station Deuselbach zurückgegriffen werden.

### **Der BUND fordert die Genehmigungsbehörde auf**

- die dargestellten Mängel im Schadstoffgutachten zu prüfen,
- vom Antragssteller Auskunft über die verwendeten Treibstoffbestandteile zu fordern und aufgrund dieser Erkenntnisse und der in Deuselbach gemessenen Immissionswerte eine Ergänzung des Luftschadstoffgutachtens zu veranlassen,
- vom Antragsteller ein Schadstoffgutachten zu fordern, welches auf konkreten Vor-Ort-Messungen von Luft und Boden beruht,
- vom Antragsteller weitergehende Untersuchungen zur Veränderungen der Ozonkonzentration im Umfeld des Flughafens zu fordern,
- den Betreiber im Genehmigungsbescheid zu verpflichten, ein umfassendes Schadstoffmessnetz aufzubauen und die Messergebnisse laufend zu veröffentlichen.

## B 3 Lärm

### B 3.1 Technisches Lärmgutachten – Fluglärm (C 4)

Für die vom Fluglärm betroffenen Bewohner ist die Frage wesentlich, ab wann tags und insbesondere nachts eine erhebliche Belästigung durch Fluglärm gegeben ist. In einem Artikel des Umweltbundesamtes „Beeinträchtigung und Belästigung durch Fluglärm – siehe Anhang 4 bzw.“ <http://umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/fluglaerm> heißt

*„Nach Analyse und Abwägung der vorliegenden Studien zur Belästigung durch Lärm lassen sich die Erkenntnisse wie folgt zusammenfassen:*

*Tags ist bei Mittelungspegeln (Leq; 16h; außen) oberhalb 55 dB(A) mit zunehmenden Belästigungsreaktionen zu rechnen. Dieser Wert ist in Analogie zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu sehen, d.h. auch er orientiert sich an den Zielsetzungen des BImSchG.*

*Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass auch bei dieser Belastung ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung trotzdem stark belästigt wäre.*

*Ausprägung der Belästigung durch Fluglärm bei Geräuschbelastungen Leq (3) außen*

	Tag (16 h)	Nacht (8 h)
keine oder geringe Belästigung	< 50 dB(A)	< 40 dB(A)
Belästigung	> 50 dB(A)	> 40 dB(A)
erhebliche Belästigung (§3BImSchG)	> 55 dB(A)	> 45 dB(A)

Des Weiteren wird ausgeführt:

*„Für Fluglärm lassen sich die im BImSchG genannten, aber inhaltlich nicht ausgeführten Schutzziele wie folgt konkretisieren:*

- ..., in der Regel wird aber die Grenze zur erheblichen Belästigung im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht erreicht.*
- Fluglärmimmissionen oberhalb 60/65 dB(A) am Tage und 50/55 dB(A) in der Nacht führen in der Regel zu nicht mehr tolerablen Belästigungen und weisen zudem die Gefahr gesundheitlicher Risiken auf.“*

Hierdurch wird deutlich, dass die Konturen im Fluglärmgutachten und die Bewertungskriterien für den Fluglärm in der Umweltverträglichkeitsstudie niedriger gefasst werden müssen. Die 55 dB(A)-Isophone für den Leq (3) tag und die 13x68 dB(A)-Isophone für den Lmax,22-6 Uhr, sind zu hoch. Das Kriterium für die nächtliche Belastung bedarf einer weiteren intensiven Prüfung durch die Genehmigungsbehörde, bei der auch Ergebnisse aus neueren Entscheidungen zu Fluglärm aus Hamburg, Berlin und Frankfurt berücksichtigt werden müssen.

### **B 3.2      Technisches Lärmgutachten – Straßenverkehrslärm für Verlegung (C 5)**

Bei der Berechnung der künftigen Lärmbelastung wurden die gegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen für verschiedene Straßen zugrunde gelegt. Hierdurch ergibt sich bei der Berechnung eine zu niedrige Lärmbelastung, denn die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist höher als die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. So wird in Ortschaften zumeist mit 60 km/h (und mehr) und auf Kreis- und Landesstraßen 100 bis 120 km/h gefahren. Lkw fahren auf Landes- und Kreisstraßen ebenfalls mit Geschwindigkeiten um die 80 km/h, auf Bundesstraßen zumeist über 90 km/h. Werden realitätsnahe Geschwindigkeiten der Fahrzeuge berücksichtigt, so ist mit Geräuschpegeln zu rechnen, die über den prognostizierten liegen.

Aus diesem Grund sollte die Berechnung der Kfz-Lärmimmission erneut mit realistischen Geschwindigkeiten durchgeführt werden.

Hinzu kommt, dass besondere Belastungszeiten durch die Verwendung von DTV-Angaben nivelliert werden, also Spitzenzeiten am Morgen oder am Abend nicht ausreichend in die Berechnungen einfließen.

Der BUND fordert die Einschränkungen der Lkw-Verkehrszeiten. Die Nachtruhe in den Wohngebieten um den Flugplatz darf nicht noch weiter beeinträchtigt werden. Im Falle einer Genehmigung des Vorhabens sollten für die LKW genaue An- und Abfahrtsrouten festgelegt werden, um Durchgangsverkehr in Ortschaften zu vermeiden.

### **B 3.3      Technisches Lärmgutachten - Bodenschall (C 6)**

Da der Startpunkt und die Taxiway näher an die Ortschaft Hahn heran rücken, ist mit einer Zunahme der Geräuschimmissionen durch den Transport der Maschinen zum nordöstlichen Startpunkt und durch die Fahrt geladener Maschinen über die neue Taxiway zu erwarten.

In dem Gutachten werden

- Fracht-Umschlag,
- die ggf. erforderliche Wartung von Maschinen,
- Lüftungsanlagen von Hallen,
- Kompressoren, Staplern u. a. Quellen auf dem Flughafengelände

und der dadurch entstehende Schall nicht berücksichtigt. Außerdem werden die zulässigen gebietsspezifischen Immissionswerte der TA-Schall in der Nachbarschaft des Flughafens nicht dargestellt und bewertet. Das Gutachten ist deshalb als unvollständig zu bewerten.

### **B 3.4 Lärm und Lärmmedizinisches Gutachten (C 8)**

In dem Gutachten werden die Ergebnisse der weiteren Lärmgutachten zusammengefasst und einer genaueren Bewertung unterzogen.

Das Gutachten verdeutlicht, wie stark die Lärmbelastung im Umfeld des Flughafens im Falle einer Verlängerung der Start- und Landebahn und bei den dann zu erwartenden Flugbewegungen zunehmen wird. Insbesondere nachts wird ein deutlicher Anstieg der Belastung durch Einzelereignisse erwartet.

Es wird klar, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens unter dem Aspekt des Fluglärms nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und erhebliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Dem Gutachten liegen zu geringe Flugzahlen zugrunde. Es wurden die Angaben zu den verkehrsreichsten sechs Monaten herangezogen. Aus Sicht des BUND sollte eine maximale Flugzahl, die an einem Tag oder in einer Nacht innerhalb dieser sechs Monate auftreten kann, in die Bewertung aufgenommen werden. Damit lässt sich eine ausreichend konservative Beurteilung der Fluglärmereignisse erreichen.

Ferner sind aus Sicht des BUND auch maximale Häufigkeiten der Betriebsrichtung in allen untersuchten Fällen in die Berechnung zu berücksichtigen. Da dies nicht konsequent erfolgt ist, kann nur eine mäßige oder durchschnittliche Fluglärmbelastung, aber nicht die maximal mögliche ermittelt und bewertet werden. Die Bewertung wird deshalb als unzureichend angesehen.

Außerdem basiert die Lärmmedizinischen Bewertung auf Verkehrslärmangaben, die auf Grundlage zu geringen Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ermittelt wurde. Wie bereits erwähnt, ist die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf zahlreichen Straßen höher als im Verkehrslärmgutachten aufgeführt.

Das Lärmmedizinische Gutachten soll eine methodische Konsistenz zu einem Gutachten zum Frankfurter Flughafen aufweisen (S. 44, C 8). Hierdurch kann die Neutralität des Gutachtens in Frage gestellt sein. Es bleibt offen, warum dies der Fall sein soll und ob sich Mängel oder Defizite aus den genannten Untersuchungen in Frankfurt auch im vorliegenden Gutachten wieder finden.

Für den BUND ist nicht nachvollziehbar, warum das vom OVG Koblenz festgelegte Kriterium von 52 dB (A) als präventiver Richtwert nun von Spreng relativiert und auf 13x53 dB(A) heraufgesetzt wird.

Die trotz der aufgezeigten Defizite ermittelten Belastungsangabe zeigen, dass an einigen Einrichtungen in der Umgebung des Flughafens mit zu hohen Lärmemissionen rechnen müssen:

Der Kindergarten in Hundheim ist dann sogar tagsüber erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt.

Die Altenheime in Buch, Mastershausen, und Mohrbach sowie einige Altenpflegeheime müssen mit Schallschutzmaßnahmen versehen werden.

Auch die Realisierung weiterer Schallschutzmaßnahmen für die im Lärmmedizinischen Gutachten genannten Orte muss im Falle einer Genehmigung zwingend sichergestellt werden. Wenn dies nicht erreicht werden kann, sind ein Verbot oder eine deutliche Einschränkung des Nachtfluges aus Sicht des BUND unumgänglich.

Interessant ist die Feststellung des Gutachters, nach der die Wirkung von Kombinationschall höher anzusetzen ist, als es der einfachen physikalischen Pegeladdition entspricht (S. 180, C 8). Der BUND vermisst dann aber eine entsprechende Berücksichtigung dieser Aussage bei der Ermittlung und auch bei der Bewertung des durch den künftigen Flughafenbetrieb verursachten Lärms. Die Gutachten sind folglich in diesem Punkt als unzureichend anzusehen, da nur mit der einfachen Pegeladdition gerechnet wird und Lärmbereich definiert werden.

Aufgrund der Aussage des Gutachters, der LKW-Anteil trage zur Lärmbelastung bei, ergibt sich für den BUND die Forderung, den Güterverkehr von und zum Hahn verstärkt auf die Bahn und auf andere Flughäfen zu verlagern sowie die LKW-Verkehr nachts und auf Strecken, die durch Ortslagen führen, zu untersagen. Der BUND fordert die Genehmigungsbehörde auf, in diese Richtung initiativ zu werden und auch entsprechende Auflagen im Falle einer Genehmigung zu erlassen.

Im Lärmmedizinischen Gutachten wird lediglich die „erhebliche“ Belästigungswirkung des Fluglärms als relevanten Kriterium hervorgehoben und bewertet (vgl. S. 195 C 8). Nicht näher untersucht wird die Störwirkung des Fluglärms, die nicht die Grenze der Erheblichkeit erreicht. Gerade diese Wirkung ist jedoch maßgeblich für die Wohn- und Lebensqualität auf dem Hunsrück und an der Mosel. Außerdem wird die Erholungsqualität und der Fremdenverkehr durch die Lärmereignisse, die unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen, massiv beeinträchtigt. Die Antragsunterlagen sind in diesem Punkt unzureichend, da die Auswirkungen dieser Lärmbelastung nicht näher untersucht und bewertet wurden.

Für die vom Fluglärm betroffenen Bewohner ist die Frage wesentlich, ab wann tags und insbesondere nachts eine erhebliche Belästigung durch Fluglärm gegeben ist. In einem Artikel des Umweltbundesamtes „Beeinträchtigung und Belästigung durch Fluglärm – siehe Anhang 4 bzw.“ <http://umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/fluglaerm> heißt

*„Nach Analyse und Abwägung der vorliegenden Studien zur Belästigung durch Lärm lassen sich die Erkenntnisse wie folgt zusammenfassen:*

*Tags ist bei Mittelungspegeln (Leq; 16h; außen) oberhalb 55 dB(A) mit zunehmenden Belästigungsreaktionen zu rechnen. Dieser Wert ist in Analogie zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu sehen, d.h. auch er orientiert sich an den Zielsetzungen des BImSchG.*

*Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass auch bei dieser Belastung ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung trotzdem stark belästigt wäre.*

*Ausprägung der Belästigung durch Fluglärm bei Geräuschbelastungen Leq (3) außen*



	Tag (16 h)	Nacht (8 h)
keine oder geringe Belästigung	< 50 dB(A)	< 40 dB(A)
Belästigung	> 50 dB(A)	> 40 dB(A)
erhebliche Belästigung (§3BImSchG)	> 55 dB(A)	> 45 dB(A)

Des Weiteren wird ausgeführt:

*„Für Fluglärm lassen sich die im BImSchG genannten, aber inhaltlich nicht ausgeführten Schutzziele wie folgt konkretisieren:*

- *..., in der Regel wird aber die Grenze zur erheblichen Belästigung im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht erreicht.*
- *Fluglärmimmissionen oberhalb 60/65 dB(A) am Tage und 50/55 dB(A) in der Nacht führen in der Regel zu nicht mehr tolerablen Belästigungen und weisen zudem die Gefahr gesundheitlicher Risiken auf.“*

Hierdurch wird deutlich, dass die Konturen im Fluglärmgutachten und die Bewertungskriterien für den Fluglärm in der Umweltverträglichkeitsstudie niedriger gefasst werden müssen. Die 55 dB(A)-Isophone für den Leq (3) tag und die 13x68 dB(A)-Isophone für den Lmax,22-6 Uhr, sind als Kriterium zu hoch.

Die Pegelminderung um 15 dB(A) bei gekipptem Fenster ist in jedem Fall zu hinterfragen. Hier spielt die Spaltbreite bei Öffnung des Fensters sowie die Nähe des Bettes zum Fenster und die Richtung, aus der die Schallwellen auf das geöffnete Fenster oder den Fensterspalt treffen, eine erhebliche Rolle, die vom Gutachter nicht ausreichend berücksichtigt wird. Aufgrund dessen ist die pauschale Minderung des Pegels um 15 dB(A) durch die Fensteröffnung zu hoch gegriffen. Dies gilt besonders für die Ortschaften im An- und Abflugbereich sowie im Bereich der Wendeschleifen.

Das Kriterium für die nächtliche Belastung bedarf einer weiteren intensiven Prüfung durch die Genehmigungsbehörde, bei der auch Ergebnisse aus neueren Entscheidungen zu Fluglärm aus Hamburg, Berlin und Frankfurt berücksichtigt werden müssen.

**Der BUND fordert von der Genehmigungsbehörde:**

- **bei der Festlegung von Toleranz- und Vorsorgewerten für Lärm, dem Vorsorgegedanke zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung hohe Priorität einzuräumen und deswegen deutlich niedrigere Toleranz- und Vorsorgewerte festzusetzen.**
- **Die betroffene Bevölkerung im Falle der Genehmigung des Vorhabens großzügig bei der Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen zu unterstützen. Bereits seit Jahrzehnten wird die hiesige Bevölkerung in ihrer Lebensqualität und Gesundheit durch unzumutbaren Fluglärm belästigt und beeinträchtigt.**
- **Die Betreiberin im Genehmigungsbescheid zu verpflichten, ein umfassendes Fluglärm-Messnetz aufzubauen und die Messergebnisse laufend zu veröffentlichen.**

*Der BUND fordert, dass zum Schutz der Bewohner des Hunsrücks und der betroffenen Moselregion ein Nachtflugverbot für den Flughafen Hahn erlassen wird. Schon jetzt ist der Hunsrück, der vom OVG Koblenz einmal als „besonders nachtsilbes Gebiet“ bezeichnet wurde, nicht mehr als solches erkennbar. Durch die Ausweitung des Nachtflugbetriebes wird es nachts keine Ruhe mehr in weiten Teilen des Hunsrücks und der Mosel geben.*

*Sollte trotz dieser Forderung eine Genehmigung erteilt werden, ist sicherzustellen, dass nachts nur lärmarme Flugzeuge starten und landen dürfen und die Anzahl der Starts und Landungen möglichst gering gehalten wird. Schwere Transportmaschinen, die zu einer erheblichen Störung oder Beeinträchtigung führen können, sollten Tag und Nacht keine Landegenehmigung erhalten.*

*Weitere Anmerkungen:*

Die unzureichende Einsehbarkeit der Start- und Landebahn aufgrund ihrer Wölbung stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko bei Rangier-, Start- und Landevorgängen dar.

## B 4 Schutzgütern Wasser und Boden

Das in den Planungsunterlagen vorgelegte Baugrundgutachten des Bodenmechanischen Labors Grumm (Band C 15, zitierte Seitenzahlen in Klammern) schildert gut fundiert und eindrücklich den Bodenaufbau im Untersuchungsgebiet und die durch die anstehenden Verwitterungslehme zu erwartenden Schwierigkeiten bei der geplanten Bauausführung:

- die stark wechselnden Lagerungsverhältnisse, die Mächtigkeit und die wechselnde Konsistenz der Verwitterungslehme lassen Prognosen über die Wiederverwertbarkeit des Aushubs nur begrenzt zu.
- die anstehenden Bodenhorizonte sind zur Versickerung anfallenden Niederschlagswassers nicht geeignet. (S. 16 und 23)
- Kluftwasser tritt immer wieder auf. Randdrainagen und Pumpensämpfe müssen immer eingeplant werden.
- nicht zu stark durchfeuchteter Verwitterungslehm wird ggf. ausgetauscht und durch ein Mineralgemisch ersetzt.
- bei dafür geeigneten Bodenmassen wird ein Kalk-Zement-Gemisch zugesetzt, um den Wassergehalt zu reduzieren
- Die ausgehobenen Chargen des weichen Verwitterungslehms sind aus geotechnischer Sicht nicht wiederverwertbar und sind daher abzutransportieren. (S. 13)

**Vor dem Hintergrund dieser Aussagen ist die im Landespflegerischen Begleitplan (Band B 5, S. 34) angegebene Massenbilanz zum indet dahingehend zu korrigieren, dass eine "worst case"-Prognose über abzulagernde Verwitterungslehme hinzuzufügen ist mit einer deutlichen Aussage über den Ort und Umfang der Ablagerung. Diese Flächen sind in die Versiegelungsbilanz mit einzubeziehen.**

- **Sonderfall Waschbach:** hier stehen z. Teil weiche Verwitterungslehme an.  
 "Das Wasser wird im Bereich des Dammbereichs (*der B 327*) gefasst und in den im Norden liegenden abstromigen Bachverlauf eingespeist (...)" (S. 15) und weiter: "zur Entwässerung dieses Bereiches sind besondere Maßnahmen erforderlich" (S. 24). Worin diese Maßnahmen bestehen, wird auf S. 17 beschrieben: "Sollte im Bereich der geplanten Dammsohle austretendes Wasser festgestellt werden, sind Entwässerungsmaßnahmen notwendig. In diesem Fall ist der Waschbach z.B. mit DN 2000 zu verrohren. Ggf. ist der Waschbach umzuleiten."

Auf Grund dieser Angaben sind die im landespflegerischen Begleitplan gemachten Aussagen über den Umfang der Versiegelung (10,8 ha) zu bezweifeln. Die bei der Anlage der Dämme notwendigen Abdichtungen an deren Sohle sowie die Anlage von Pumpwerken und Drainagegräben sind ebenso wenig berücksichtigt wie die sich abzeichnenden Unwägbarkeiten beim Eingriff in den Quellbereich des Waschbachs. Hier unterbleibt auch eine Aussage über die nachteilige Auswirkung der Eingriffe auf die Quellschüttung.

**Die In der Umweltverträglichkeitsprüfung (Band C 18, Seite 226) angeführten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie Ausgleich und Ersatz sind vor dem Hintergrund des o. g. Baugrundgutachtens sachlich unzutreffend oder in ihrer Durchführung zweifelhaft:**

1. Die "Versickerung des Niederschlagswassers randseits der verdichteten Baustelleneinrichtungsflächen" kann nicht stattfinden, weil der Boden dazu nicht geeignet ist. Demzufolge

ist diese Vermeidungsmaßnahme umzutreffend.

2. Die Aussparung des Quellbereichs des Waschbachs wird zwar geplant, aber letztendlich beeinflusst von der bis jetzt noch nicht bekannten Konsistenz der Verwitterungslehme. Damit wird die Verminderungsmaßnahme in Frage gestellt.

3. Eine Versickerung von Niederschlagswasser in Mulden und über die Dammböschung ist ausdrücklich nicht vorgesehen (im Gegenteil: Einbau von wasserundurchlässigen Verwitterungslehmen in die Böschungen und eine Abdichtung der Dammsohle!)

4. Die Ableitung des Niederschlagswassers im Sommerbetrieb in das RRB Waschbach und dann in den Waschbach ist keine Maßnahme zur Vermeidung und Minderung eines Eingriffs sondern eine aus technischen Gründen auf dem Flugplatz notwendige Entwässerungsmaßnahme mit höchst fraglichen Konsequenzen! Eine potentielle Gefährdung der Wasserqualität des Waschbachs ist nicht auszuschließen.

5. Die Bearbeitung des mit Enteisungsmitteln versetzten Niederschlagswassers im Winter in der Kläranlage Kirchberg ist nur dann störungsfrei gewährleistet, wenn eine Rohrleitung vom Flugplatz zur Kläranlage in Betrieb ist. Das Sammeln in Becken und umgebauten Tanks entspricht nicht dem Stand der Technik.

Der BUND fordert den Anschluss des Flugplatzes an die bestehende Kläranlage Kirchberg.

--

## **B 5                    Stellungnahme zur Verträglichkeitsuntersuchung Europäisches Netz Natura 2000 (Band C 16 der Planungsunterlagen)**

### **Vorbemerkung:**

Auf 23 Seiten werden das Vogelschutzgebiet "Wälder zwischen Wittlich und Cochem" sowie die FFH-Gebiete "Altlayer Bachtal" und "Ahringsbachtal" dahingehend beurteilt, wie sich die Startbahnverlängerung und die damit verbundenen Eingriffe auf die Gebiete auswirken. Die Verfasser kommen zu dem Schluss, dass keiner der Eingriffe die Gebiete negativ beeinflusst.

Dem ist schärfstens zu widersprechen.

Die Verträglichkeitsuntersuchung wird in keiner Weise einer wissenschaftlichen Untersuchung und der Bedeutung der EU-Richtlinie für den Erhalt von Natur gerecht. Es handelt sich weitestgehend um eine Literaturstudie, bei der fehlende Untersuchungsmethoden und Daten durch zum Teil abenteuerliche Vermutungen und zum Teil sachlich falsche Argumente ersetzt werden. Es entsteht beim Leser der Eindruck, dass es sich dabei um Nachlässigkeiten handelt, die weit über das hinausgehen, was mit Zeitdruck (April bis Juli 2003) zu erklären wäre.

Auf Einzelheiten wird bei der Beurteilung der einzelnen Gebiete noch eingegangen. Die sprachliche Gestaltung ist tendenziös, unsachlich und suggestiv. So wird bei Artenvorkommen und bei der Abschätzung der Eingriffe allein neunmal im Text das verharmlosende "nur" eingefügt. Die wiederholte Bezeichnung "Ausläufer des Schutzgebietes" soll suggerieren, dass es sich um geringwertige Flächen handelt. Dabei ist den Gutachtern offensichtlich entgangen, dass Schutzgebiete nicht gebirgsähnlich mit Gipfeln und Ausläufern festgelegt werden, sondern dass die Fläche insgesamt und ohne Einschränkung in ihrer Wertigkeit geschützt ist!

### **VSG "Wälder zwischen Wittlich und Cochem"**

1. Es wird behauptet (S. 6), von den wertgebenden Vogelarten seien nur Grau- und Schwarzspecht in der Umgebung zu finden. Das widerspricht der Angabe aus dem Vogelschlaggutachten (S. 32), wonach ein Brutplatz des Schwarzstorchs "unweit des Flughafens Frankfurt-Hahn gelegen" sei.
2. Die in Punkt 3.1.4 b) (Seite 7) analysierten Auswirkungen des Lärms auf das VSG sind sachlich falsch. Obwohl die zitierten Autoren RECK, HERDEN, RASSMUS & WALTER (2001) feststellen, dass bereits eine Belärmung zwischen 47 und 54 dB(A) den Biotopwert der Vögel um ca. 10-40 % mindern, wird hier für die Umgrenzung des vom Lärm betroffenen Bereiches ein Grenzwert von 55 dB (A) veranschlagt. Quellen, nach denen "im Ergebnis keine messbaren Auswirkungen auf Bruterfolge und Verhalten auf hier wertgebende Artengruppen durch Düsenjets" enthalten sind, werden dennoch zitiert, und das, obwohl diese Arten überhaupt nicht untersucht wurden! Im (Trug-)schluss wird daraus gefolgert, dass über dem Schutzgebiet geflogene Manöver der Populationsentwicklung (welcher Arten?) "offenbar" nicht entgegenstanden. Es ist jedoch nicht angegeben, welche Populationen vor Beginn des Flugbetriebes auf dem Hahn vorhanden waren und wie sich diese während der militärischen Nutzung und nach Einstellen des militärischen Flugbetriebs entwickelt haben. Erst

aus diesen Daten ließe sich eine Zu- oder Abnahme wissenschaftlich ableiten. Alle anderen Aussagen sind Vermutungen und irrelevant für das Gutachten.

3. Die Manöver waren im Jahresgang Einzelereignisse, die eigentlichen Tiefflugübungsgebiete liegen in anderen Regionen (Wattenmeer u.ä.). Ein Vergleich mit ständigem starken Tag- und Nachtflugbetrieb ist unzulässig und darf nicht zur Abwägung hinzugezogen werden. Die Gutachter hätten deutlich auf die fehlenden Untersuchungen hinweisen müssen!

### **FFH-Gebiet Altlayer Bachtal” (S. 13)**

1. Obwohl nach dem raumplanerischen Entscheid neue Erhebungen Wochenstuben der sehr seltenen Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) in den von Rodung und Aufwuchsgbeschränkungen betroffenen Flächen nachgewiesen wurden, fließt diese Erkenntnis nicht in das Gutachten ein. Dieser Mangel ist bedeutend und hebt die Aussage, die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes seien “in keiner Weise beeinträchtigt” auf. Es muss dringend eine Neubewertung und ggf. Erweiterung des FFH-Gebietes erfolgen, da nunmehr eine starke funktionale Beeinträchtigung der Mospfledermausbestände und der anderen Arten durch den Eingriff als gesichert gilt.
2. Die Aussagen über die Gefährdung der Fledermauspopulationen durch Fluglärm (S. 13) sind unwissenschaftlich. Schon allein die Übertragung der präventiven Lärmwerte für den Menschen auf die Fledermäuse ist Unsinn! Das Fehlen wissenschaftlich fundierter Untersuchungen kann nicht durch Mutmaßungen ersetzt werden. Die daraus abgeleiteten Rückschlüsse sind daher abzulehnen.
3. Außerdem fehlt ein Hinweis auf die Auswirkungen der erweiterten Start- und Landebahnbeleuchtung, die langfristig zu einer starken Reduzierung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse und nachtaktive Insektenfresser unter den Vögeln führt. Es ist bekannt, dass Lichtquellen eine verheerende Auswirkung auf Nachtfalterpopulationen und somit auf die Hauptnahrungsquelle von Fledermäusen haben.
4. Im Gegensatz zu den Gutachtern befürwortet der BUND eine eventuell notwendige gebietsmäßige Ausweitung des FFH-Gebietes in den Eingriffsbereich (S. 14) auf Grund des hohen Gefährdungspotentials in den Sommerlebensräumen der Fledermausarten.

### **FFH-Gebiet “Ahringsbachtal”**

1. Auch hier gelten die unter Punkt 1, Altlayer Bachtal gemachten Anmerkungen.
2. Wie das vorgelegte Gutachten dokumentiert (S. 19) würden durch die geplanten Eingriffe wertvolle Sommerlebensräume der wertgebenden Arten Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus verloren gehen. Die Behauptung, diese Beeinträchtigung sei “mit keiner funktionalen Beeinträchtigung in Bezug auf die Erhaltung der Arten (...) in Verbindung zu bringen”, ist nicht haltbar! Vielmehr handelt es sich um eine starke Beeinträchtigung resp. Reduzierung der Teilpopulation der in FFH-Gebiet überwinternden und schwärmenden Populationen.
3. die Aussagen über den Einfluss des Fluglärms gelten analog zu den gemachten Aussagen zum FFH-Gebiet “Altlayer Bachtal”. Das Gleiche gilt auch für die Auswirkung der Beleuchtungsanlagen.
4. Auch hier sind die Schlussfolgerungen zur Abschätzung einer Ausweitung des FFH-Gebietes abzulehnen. Der BUND befürwortet eine Erweiterung des FFH-Gebietes!

5. Der Waschbach ist sehr wertvoll, in das potentielle FFH-Gebiet mit einbezogen zu werden. Hierfür spricht insbesondere der durch das geplante Projekt stark in Mitleidenschaft gezogene Quellbereich mit seinen hervorragend ausgeprägten Erlensumpfwäldern, welche dem prioritären Biotoptyp 31EO Auwälder zuzuordnen sind und deren floristische Bedeutung in den beigelegten Planunterlagen in die oberste Kategorie "sehr hoch" eingestuft wird.
6. Der Bereich des Lommerbaches - als Hauptquellbach des Ahringsbaches im Gutachten als durchaus FFH-würdig eingestuft (S. 21) - wäre von der Ausbaumaßnahme betroffen. Ein ausgedehnter Hainsimsen-Buchenwald bei den Quellen eines namenlosen östlichen Seitenbaches des Lommerbaches wird in den beigelegten Planunterlagen in die höchste Wertekategorie für Fledermäuse als "sehr hoch" eingestuft. Mindestens drei Fledermausarten, darunter die wertgebenden Arten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus, sind nachgewiesen. Laut Rodungsplan sind in diesem Bereich alle hohen Einzelbäume (20-30 Stück) zur Fällung vorgesehen mit der Option, in den kommenden Jahren jeweils nachwachsende Bäume zu fällen. Es handelt sich folglich um die Wochenstubenquartiere der Bechsteinfledermaus. Somit ist auch bezogen auf das potentielle FFH-Gebiet "Ahringsbachtal" von einer erheblichen Beeinträchtigung durch das geplante Projekt auszugehen.

**Fazit:**

Das vorgelegte Gutachten ist fehlerhaft, unwissenschaftlich, ungenau und polemisch. Es wird dem Anspruch nicht gerecht, die Verträglichkeit einer umfangreichen Ausbaumaßnahme auf wertvolle geschützte Naturräume zu beurteilen. Aus den oben genannten Gründen negiert der BUND die im Gutachten behauptete Verträglichkeit der Ausbaumaßnahme mit dem Europäischen Netz Natura 2000 und seinen Zielen.

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

Bezug zu folgenden Verfahrensunterlagen:

Band A 2 Antragsbegründung, Punkt 3.7 und 3.8 (S. 43) und 8.4 (S. 64);

Band B 3 Rodeplan;

Band B 5 Landschaftspflegerischer Begleitplan, Punkt 2.2.2, (S. 34-35): Tabelle 2.5-1 (Schutzbezogene Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen), S. 41; Beschreibung der Biotoptypen, (S. 52-60); Punkt 3.3.4.2 Bestandsbewertung Fledermäuse, (S. 72-75); Punkt 5.1.1 Pflanzen, (S. 91-94), Punkt 6.3 Ausgleichsmaßnahmen (S. 115-121);

Band C 14 Gutachterliche Stellungnahme zur Hindernissituation

Band C 17 Beurteilung der betroffenen Waldbestände hinsichtlich Waldwert- und Jagdwertminderung

Band C 18 Umweltverträglichkeitsstudie, Punkt 2 Schutzgut Tiere und Pflanzen (S. 101-103), Punkt 2.31 Wirkungsprognose Pflanzen (S. 138-141), Punkt 6.3 Auswirkungsprognose (S. 167-169), Punkt 8.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (S. 181)

Einbezogen wurden auch die dazugehörigen Kartenunterlagen.

Zu den in den oben genannten Quellen gemachten Aussagen nimmt der BUND wie folgt Stellung:

### **a) Rodungen**

In der Risikoanalyse D4, 3.3.1.1 anlagebedingte Risiken des ROV wurde ausdrücklich der Verlust von 49 ha Lärmschutz-Waldfläche durch die Flughafenverlängerung, hiervon 32 ha Flughafenfläche und 17 ha zur Herstellung der Hindernisfreiheit angegeben. Im jetzt vorgelegten Rodungsplan (Band 3, Tab. 3-1, Seite 5) werden die Rodungsflächen ohne Aufforstungsmöglichkeit mit 66,5 ha angegeben, von der Funktion als Lärmschutzwald ist nirgendwo mehr die Rede.

Der BUND ist erstaunt über die sang- und klanglose Streichung dieser Waldfunktion und bittet um Angabe der Gründe.

Rodungsflächen mit anschließender Aufforstung mit Aufwuchsbeschränkungen bis 25 m be-laufen sich in der o. g. Risikoanalyse auf 29,9 ha Waldfläche, in der jetzigen Planung verbleiben davon noch 9,8 ha. Auf einem Teil der früher für die Rodung vorgesehenen Flächen mit anschließender Aufforstung ist nunmehr eine 8,8 ha große Waldumbaufläche vorgesehen. Dort wird statt einer Rodung die Beseitigung sogenannter "Hindernisse" mit mehr als 25 m Höhe vorgenommen. Obwohl man sich hier bemüht hat, auf eine komplette Rodung der wertvollsten alten Waldbestände zu verzichten, ist damit der Lebensraum der bedrohten Tierarten Wildkatze und Fledermäuse weiterhin stark gefährdet. In der "gutachterlichen Stellungnahme zur Hindernissituation" wird nämlich vorgeschlagen, die Höhenbeschränkung nicht nach Höhe des Baumes sondern nach seiner Höhe über NN zu messen. Das bedeutet, dass zusätzlich auch niedrigere Bäume, die z. B. auf einer Bodenerhebung stehen, gefällt werden können. Bei den im Gutachten aufgelisteten 172 "Hindernissen" handelt es sich "speziell in Waldbereichen – in der Regel nicht um einzelne Hindernisse", sondern meistens um hohe Baumgruppen. So werden im Rodungsplan 312 Einzelbäume eingetragen, überwiegend in den Kernzonen der Fledermaus- und Wildkatzenreviere.



Für den Naturschutz bedeuten die Rodungen den totalen Verlust von 29 ha sehr hochwertigen zusammenhängenden Vogellebensräumen und mindestens 12 ha ebenso wichtigen Fledermauslebensräumen. (Band B5, LPB, Seite 119).

### **b) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde allem Anschein nach hauptsächlich Wert gelegt auf die Wiederanpflanzung von Wald unter forstwirtschaftlichem Aspekt.

Die Belange des Naturschutzes wurden nach Ansicht des BUND nur unzureichend berücksichtigt. Eine Überlebenschance für die vom Aussterben bedrohten Tierarten Fledermäuse und Wildkatze besteht durch die Kompensationsmaßnahmen nicht.

Noch im ROV wurde in D4, Teil 2 Risikoanalyse, S. 146, angemerkt, (...) dass eine Kompensation durch geeignete Maßnahmen in der vom Gesetzgeber geforderten Weise und im räumlichen Zusammenhang erfolgen kann". Der in Band A2 Antragsbegründung, S. 43 vorgestellte Ersatz besteht in 40 Einzelflächen, auf denen ca. 90 ha Wald - zum Teil als Ergänzungsfläche zu bereits bestehenden Wäldern - aufgeforstet werden sollen. Im dazugehörigen Maßnahmenübersichtsplans B 5 6-1 wird deutlich sichtbar, dass der o. g. räumliche Zusammenhang zumindest bei 17 Aufforstungsflächen fehlt.

Bedenklich bleibt auch der Faktor Zeit, ablesbar in Band B 5, Tabelle 6.5 Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach HVE. Demnach ist das Wirksamwerden der vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen so langfristig angesetzt, dass es sich eher um die Vorbereitung neu zu besiedelnder Lebensräume handelt als um die aktuelle Rettung der vom Aussterben bedrohten Tierarten im Eingriffsgebiet!

Als Sofortmaßnahme und als Ersatz für die o. g. wertvollen 29 ha Vogel- und Fledermauslebensräume werden

1. in 400 m Entfernung eine 14,4 ha große Waldfläche angegeben, in der alle Bäume mit Spechthöhlen erhalten werden sollen. Über den dort bereits vorhandenen Bestand an Spechten wird nichts ausgesagt.
2. Eine weitere "Insel" von 3,3 ha in einem 43 ha großen Laubwaldbestand in dem zukünftigen Vogelschutzgebiet "Wälder zwischen Wittlich und Cochem" soll ebenfalls als Kompensationsfläche dienen. Es bleibt die Frage offen, ob im Rahmen eines Pflege- und Entwicklungsplanes für das zukünftige europäische Vogelschutzgebiet dieser Fläche nicht sowieso diese Funktion zugewiesen werden wäre.
3. In der Stellungnahme "Wildkatzen" wird noch auf die Kompensationsversuche durch die Errichtung von Wanderungskorridoren eingegangen!

### **Schlussfolgerung**

Der BUND teilt nicht die Auffassung des Antragstellers, dass das vorgestellte Kompensationskonzept tragfähig ist.

Bis zur Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen ist mit einem Aussterben der betroffenen Tierarten zu rechnen. Die räumliche Trennung zwischen Eingriffs- und Ausgleichsort entspricht nach Ansicht des BUND nicht dem gesetzlich geforderten räumlichen Zusammenhang.

Der BUND bittet um Auskunft, warum die Schutzwaldfunktion der zur Rodung anstehenden Flächen keine Berücksichtigung mehr findet.

Aus den oben genannten Gründen lehnt der BUND die Eingriffe ab.

## **B 7 Schutzgut Tiere**

### **B 7.1 Wildkatze (*Felis silvestris*)**

#### Bezug zu folgenden Verfahrensunterlagen:

Band A 2 Antragsbegründung, Punkt 3.8 Ausgleich und Ersatz, S. 43

Band A 4 Zusammenfassung, S. 42

Band B 5 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Punkt 3.1.3.2 Wildkatze, Seite 63-65, Punkt 5.1.2.2 Umweltbedingte Umweltauswirkungen, S. 966.4 Ersatzmaßnahmen, S. 116

Band C 18 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Punkt 2.3.3.2 Schutzgut Wildkatze, S. 126-128, Punkt 2.3.2.1 Anlagebedingte Umweltauswirkungen, Wildkatze, S. 141, Punkt 8.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

#### **Vorbemerkung:**

Die Wildkatze gehört zu den am stärksten bedrohten heimischen Säugetierarten. Deshalb genießt sie auch umfassenden rechtlichen Schutz: Nach dem Bundesjagdgesetz (BJG) § 22e Abs. 1 genießt die Wildkatze ganzjährige Schonzeit und damit Vollschutz. Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 20e Abs. 3 weist Wildkatzen als eine besonders geschützte Tierart aus. Dieser Schutzstatus leitet sich vom Washingtoner Artenschutzabkommen (WA) ab. In der FFH-Richtlinie für Deutschland wird die Wildkatze im Anhang IV aufgeführt. Darauf wird auch im vorliegenden LBP, S. 64 hingewiesen.

Trotz aller gesetzlich verankerten Schutzbestimmungen gilt die Wildkatze bundesweit auf der "Roten Liste" der gefährdeten Tierarten als "stark gefährdet" in ihrem Bestand.

#### **Situation in Rheinland-Pfalz**

In Eifel, Hunsrück und Pfälzerwald gibt es einigermaßen stabile Populationen der Wildkatze. Deshalb fällt dem Land Rheinland-Pfalz die besondere bundesweite Verantwortung zu, die Lebensräume dieser bedrohten Art zu erhalten und zu pflegen. Die Realität sieht aber ganz anders aus: Die Zerstörung der Lebensräume ist landesweit durch mehrere Großprojekte bedroht oder bereits vollzogen! Durch den Bau der A60 in der Eifel sind bereits Wildkatzengebiete nachhaltig vernichtet worden. Durch die geplante Trasse der A1 wird der intakte Lebensraum in der Eifel stark beeinträchtigt. Die geplante Flugplatzerweiterung am FP Hahn nach Südwesten hat die gleiche Auswirkung, noch verstärkt durch die geplante Trassenverlegung der B 327.

#### **Ansprüche an den Lebensraum:**

Die Wildkatze ist trotz aller Schutzbestimmungen nach wie vor stark gefährdet. Ursache dafür ist der ständige Verlust an Lebensräumen wie auch an Jagdrevieren durch Überbauung und Zerschneidung der Kern- und Randzonen.

Voraussetzungen für den Erhalt der Wildkatzenbestände ist eine - im rheinland-pfälzischen Waldgesetz auch so festgelegte - ökologisch orientierte naturnahe Waldwirtschaft. Dazu gehört das Belassen von Tot- und Altholz in den Wirtschaftswäldern und ggf. die Umwandlung von Fichtenreinbeständen zum Mischwald. Damit werden die als Wurfplätze bevorzugten Baumhöhlen erhalten und ein entsprechend größeres und artenreicheres Nahrungsspektrum erzeugt. Die Wildkatze ist unter anderem deshalb so bedroht, weil sie eine sehr geringe Vermehrungsrate hat. Ein Wildkatzenweibchen mit einer durchschnittlichen Lebenserwartung von drei Jahren kann maximal 6 Junge großziehen, von denen nur zwei bei normalen Le-

bensbedingungen bis zum reproduktionsfähigen Alter überleben. Durch die bereits bundesweit vorhandene räumliche Trennung der unterschiedlichen Wildkatzenvorkommen ist es bei einer Zerstörung des Lebensraumes und damit der Vernichtung einer vorhandenen Population so gut wie ausgeschlossen, dass sich eine neue Population durch Zuwanderung bildet. Schon deshalb bedürfen die bestehenden Habitate eines besonderen Schutzes!

### **Stellungnahme zu den im Planfeststellungsverfahren gemachten Aussagen zu Wildkatzenvorkommen im Untersuchungsgebiet:**

Unter Berücksichtigung der oben genannten Fakten nimmt der BUND zu den im Planfeststellungsverfahren geplanten Eingriffen wie folgt Stellung:

In fast allen oben angegebenen Stellen wird ausdrücklich auf die starke Gefährdung der Wildkatze hingewiesen.

Zitat aus Band A 4, Zusammenfassung: "Die sehr seltene und (...)streng geschützte Wildkatze besitzt im Planungsraum einen bedeutenden Lebensraum. Neben der direkten Flächeninanspruchnahme im Flughafenbereich ist in Folge der umfangreichen Aufwuchsbeschränkungen mit einer strukturellen Lebensraumveränderung zu rechnen. (Es) werden 83 ha Kernlebensraumflächen beansprucht."

**Dennoch bleiben diese Erkenntnisse für die Beurteilung des Eingriffs und dessen Ausgleichsmöglichkeiten so gut wie irrelevant.** Damit wiederholt sich der Fehler, den der BUND auch schon in seiner Stellungnahme im Raumordnungsverfahren bemängelt hatte. Noch immer wird davon geredet, dass "Aufforstungsflächen (als) Migrations- und Ausbreitungsachsen" dienen. Es scheint immer noch nicht allgemein bekannt zu sein, dass Wildkatzen zur gesunden Aufzucht ihres Wurfes ganz überwiegend alte Baumbestände benötigen. Der BUND konstatiert erfreut, dass in der Planung die Reduzierung einer Waldrodung vorgesehen ist zur Schaffung eines mindestens 200 m breiten Waldgürtels. Die sich daraus nur allzu leicht ableitende Vorstellung, dass die Wildkatzen bei zunehmender Unwirtlichkeit ihres Kerngebietes auf sogenannten Migrationsachsen das Weite suchen, um andere Gebiete zu besiedeln, sollte unbedingt telemetrisch überprüft werden. Neueste Untersuchungen aus dem Nationalpark Hainich ([www.nationalpark-hainich.de](http://www.nationalpark-hainich.de)) kommen zu anderen Ergebnissen. Sie belegen eindeutig die Wanderfreudigkeit der Kuder, aber auch die große Standorttreue der Kätzinnen. Nach vollzogener Rodung in den Kerngebieten ist davon auszugehen, dass der ortstreue Bestand innerhalb kürzester Zeit ausstirbt. Das aufgeführte Kompensationskonzept mit Aufforstungen und Schaffung neuer Migrationskorridore und Verknüpfungen darf nicht darüber hinweg täuschen, dass geeignete Wurfplätze immer noch fehlen.

Die im Planungsverfahren beantragten Eingriffe bedrohen eine Tierart, die vom Aussterben bedroht ist, deren Vorkommen auf wenige Gebiete in Europa beschränkt ist, von denen die wichtigsten in Rheinland-Pfalz liegen. Das Wildkatzenkerngebiet soll in den überbauten Teilbereichen des Planungsgebietes fast vollständig und nicht kompensierbar vernichtet werden und auch in den aufwuchsbeschränkten Rodungsbereichen für die Vermehrung und als wertiges Wildkatzenbiotop für mehrere Jahrzehnte ungeeignet bleiben. Damit besteht für die vorhandene Wildkatzenpopulation höchste Gefahr. Die geplante Straßenverlegung der B 327 durch die verbleibenden Reste der Kern- und Randzonen gibt der Population dann noch den Rest!

Auch aus diesem Grund lehnt der BUND die beantragte Baumaßnahme als nicht kompensierbar ab!

## B 7.2 Fledermäuse

### Bezug zu folgenden Verfahrensunterlagen:

Band B 5 Landespflegerischer Begleitplan, Punkt 3.1.3.4 Fledermäuse, S. 71-75

Band C18 Umweltverträglichkeitsstudie, Punkt 2.2.3.4 Bestandserfassung Fledermäuse, S. 134; Anlagebedingte Umweltauswirkungen Fledermäuse, s. 143-144, desgl. betriebsbedingt, S. 146-147

### **Vorbemerkung:**

Von den weltweit 950 Fledermausarten leben in Deutschland noch 22, davon sind in RLP 20 Arten nachgewiesen.

Die meisten Arten sind vom Aussterben bedroht, sind auf allen Roten Listen der bedrohten Tierarten zu finden und Leitarten zur Unterschutzstellung von Gebieten nach der FFH-Richtlinie. Aus diesem Schutzgrund sind auch zwei unmittelbar in der Nachbarschaft der geplanten Flughafenweiterung befindliche Täler bereits als FFH-Gebiet gemeldet. (Altlayer Bachtal, Ahringsbachtal).

Die Planfeststellungsunterlagen beziehen sich auf das Sondergutachten Fledermäuse, das sich auf die Fledermausvorkommen im Untersuchungszeitraum Juni/Juli 2002 bezieht. Leider ist die vom BUND während des ROV dringend empfohlene Erfassung der Habitatsumgebung durch Telemetrie offensichtlich nicht erfolgt oder aber nicht in die Planungsunterlagen eingearbeitet worden. Inzwischen ist den Behörden bekannt, dass die vom Aussterben bedrohte und bisher in Rheinland-Pfalz nicht erfasste Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus) in den Wäldern südlich bis südöstlich von Lötzbeuren in der direkten Einflugschneise des Flugplatzes Hahn eine Wochenstube hat. Auf Grund dieser Tatsache müssen alle die Fledermäuse und die von ihnen genutzten Lebensräume betreffenden Aussagen in den Planungsunterlagen revidiert und die bekannten Fakten in die entsprechenden Unterlagen eingearbeitet werden.

In der vorgelegten UVS wurde versäumt, die Auswirkungen der erweiterten Landebahnbeleuchtungen auf die Hauptnahrungsquelle der Fledermäuse, die Nachtfalter, zu erwähnen. Es ist bekannt, dass helle Lichtquellen eine katastrophale Lockwirkung auf alle Insekten haben. Innerhalb kürzester Zeit brechen die Populationen und damit das Nahrungsangebot zusammen.

Fest steht nach Art und der Umfang der geplanten Eingriffe:

Die für den Ausbau zur Rodung beantragten Waldflächen werden aufgeschüttet, planiert, betoniert, bestenfalls mit einer dünnen Vegetationsschicht versehen, die keinen oder nur geringen Aufwuchs zulässt.

In den Waldumbauflächen werden gerade die hohen, alten Baumbestände mit den potentiellen oder realen Sommerquartieren gefällt und ein Nachwuchs solcher Bäume verhindert. Auch dort stehen langfristig keine Quartiere, Wochenstuben und Nahrungsangebote mehr zur Verfügung. Insgesamt beurteilt der BUND den geplanten Eingriff in die insgesamt 91 ha Waldflächen, davon mindestens 12 ha vermutete Wochenstuben und Sommerquartiere, für die Fledermausarten, die bundesweit in ihrem Bestand sowieso schon bedroht sind, als katastrophal und nicht ausgleichbar.

Es dauert Jahrzehnte, bis die verlorenen Quartiere in Altholzbeständen durch die sogenannte "Ausgleichsmaßnahmen" wieder angeboten werden. Selbst wenn der Lebensraum langfristig wieder einigermaßen hergestellt wird, ist nicht davon auszugehen, dass bis dahin die bedrohten Arten überleben können. Wo denn auch?

Deshalb lehnt der BUND die beantragte Ausbaumaßnahme aus Gründen des europäischen Fledermausschutzes ab.

## **B 8            Stellungnahme zum Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Bezug: Band C 18    Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Seite 91-98)

### Vorbemerkung:

Laut Satzung verfolgt der BUND auch den Denkmalschutz als Ziel. Als nach § 28 Denkmalschutz- und Pflegegesetz anerkannte Denkmalpflegeorganisation nimmt der BUND wie folgt zur o. g. UVS dazu Stellung.

Im Gegensatz zum Raumordnungsverfahren ist in der UVS dem Thema Bodendenkmäler erfreulicherweise mehr Bedeutung eingeräumt worden.

Zur dazugehörigen Karte C 18 II-6 ist anzumerken, dass eine Einnordung der Karte und eine Eintragung der Ersatzfläche für das Vorfeld 1 der Ordnung halber angebracht gewesen wäre, zumal unter Punkt 2.3.6, S. 218 auf diesen Eingriff Bezug genommen wird.

Der BUND bedauert nach wie vor, dass das Gräberfeld in weiten Bereichen von der Ausbaumaßnahme vernichtet wird und damit für die nachfolgenden Generationen als Kulturgut verloren geht. Deshalb bleibt der BUND auch bei seiner Auffassung, wie schon im ROV geäußert: Grabungsfelder eines solchen Ausmaßes bedürfen einer Grabungskampagne, die sich mehrere Jahre hinzieht.

Der BUND bedauert, dass sein Vorschlag, ein Sondergutachten Bodendenkmalpflege zu erstellen, das der Bedeutung der Fundplätze und der Schwere der Eingriffe gerecht wird, bisher nicht umgesetzt wurde.

Am Beispiel des Archäologieparks Belginum an der B 327 kann man erkennen, welche Chance für eine touristische Inwertsetzung der Gräberfelder bei einer Grabung ohne Zeitdruck für die Region entstehen könnte. Daher lehnt der BUND grundsätzlich die Vernichtung von Teilen des Gräberfeldes ab.

### Stellungnahme zu den in der UVS gemachten Vorschlägen:

1. Der BUND stimmt unter den oben genannten Vorbehalten den Vorgaben zur Sicherung der Bodendenkmäler (Sondierung vor Baubeginn, Umlagerung vor Beginn der Baumaßnahmen und Sicherung der Grabhügel vor Beschädigungen) zu und begrüßt die Reduzierung der Eingriffsflächen. Es muss trotzdem betont werden, dass es sich um Notgrabungen und -bergungen handelt.  
Wie schon im Raumordnungsverfahren geäußert, unterstützt der BUND die vom Landesamt für Denkmalpflege vorgesehene Durchführung einer umfassenden Prospektierung in den von Eingriffen betroffenen Gebieten, auch wenn dort bisher keine Oberflächenfunde gemacht wurden.  
Der BUND kritisiert in diesem Zusammenhang schärfstens, dass durch den bereits realisierten Sicherheitsstreifen am Landekopf 03 im Jahr 2001 Aufschüttungen vorgenommen wurden, ohne dass eine vorherige Prospektierung des Geländes hätte stattfinden können.
2. Der deutliche Hinweis (S. 97) auf die Einhaltung bestehender Paragraphen zur Meldung von Funden (DSchPflG § 17) und den Erhalt von Fundplätzen für die Dauer von einer Woche lässt den Eindruck entstehen, dass dagegen auch bei Großbaustellen immer wieder gerne verstoßen wird. Der BUND bezweifelt, dass die bei den Erd- und Bauarbeiten tätigen Personen die Kenntnisse besitzen, die notwendig sind, um die Bodendenkmäler als solche auch rechtzeitig zu erkennen. Deshalb ist der BUND der

Auffassung, dass die ständige Anwesenheit eines Grabungstechnikers vor Ort während der Bauarbeiten in den betroffenen Bereichen unabdingbar ist. Angesichts der von jeder Siedlung weit entfernten Grabungsfläche ist außerdem eine Sicherung vor Raubgräbern dringend notwendig.

3. Die durch die Bodennutzung (Waldgebiet) weitestgehend von menschlichen Eingriffen (z.B. Überpflügung) verschont gebliebenen Hügelgräber müssen auch während der großflächigen Rodungsmaßnahmen unbedingt geschützt werden. Der BUND teilt nicht die Auffassung, dass die Rodung "als nicht erheblich" anzusehen ist (S. 217). Holzeinschlag und ordnungsgemäße Forstwirtschaft sind nicht mit großflächigen Rodungen gleichzusetzen. Der BUND schlägt deshalb vor, die Rodungen und die damit verbundenen weiteren Eingriffe (z. B. Holzabfuhr, Wegebau und Holzlagerplätze) nur im Einvernehmen mit der Denkmalpflege vorzunehmen.

**Teil C      Anhang****C 1            Gemeinsame Position der BUND Landesverbände Hessen und Rheinland-Pfalz zum Flughafensystem Frankfurt-Hahn****Kein Ausbau des Frankfurter Flughafens –  
Kein Flughafensystem „Frankfurt - Hahn“**

- 1.      Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist aus Gründen der Anbindung an den internationalen Flugverkehr Deutschlands nicht notwendig. Er wird ausschließlich zur Stärkung des Wirtschaftsraumes Rhein-Main und zur Absicherung eines betriebswirtschaftlichen Konzepts der Lufthansa propagiert. Vorrang gegenüber diesen Zielen hat der Schutz des großflächig um den Flughafen herumliegenden Bannwaldes mit seinen europaweit bedeutenden Lebensräumen und ihrer Ausstattung mit zahllosen seltenen, z.T. hochgradig bedrohten Tier- und Pflanzenarten.**
- 2.      Die Schaffung eines Flughafensystems mit den Flughäfen „Frankfurt“ und „Hahn“ zusätzlich zu den Ausbauplänen der Flughäfen Frankfurt und Hahn wird abgelehnt.**
- 3.      Die Verbesserung der Verkehrsanbindung des Flughafens Hahn muss ausschließlich aus der Eigenentwicklung dieses Flughafens abgeleitet werden und zu einer deutlichen Stärkung des öffentlichen Verkehrs, möglichst der Bahn, führen. Der BUND favorisiert ein schlüssiges, regionales Verkehrskonzept für den ÖPNV im gesamten Hunsrück.**

**Begründung:****Zu 1.**

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens würde die vom Flugverkehr ausgehende Gesundheitsgefährdung durch Lärm im Ballungsraum Rhein-Main zwischen Mainz und Aschaffenburg sowie von den Taunushängen und dem Kinzigtal bis an den Odenwaldrand weit ins Hessische Ried hinein verstärken.

Die im Raumordnungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens vorgelegte Luftverkehrsprognose belegt, dass der Ausbau nicht zur Anbindung Deutschlands an die internationale Luftfahrt notwendig ist, sondern ausschließlich zur Stärkung des Flughafenstandortes Frankfurt erfolgen soll. Diese Stärkung geht ausweislich der Luftverkehrsprognose zu Lasten anderer Flughafenstandorte und widerspricht damit dem bundesweit anerkannten Konzept der Raumordnung zur „dezentralen Konzent-



ration“. Von einem Ausbau des Frankfurter Flughafens sind bundesweit gesehen eher negative ökonomische und strukturpolitische Effekte zu erwarten.

Selbst wenn man steigendes Mobilitätsbedürfnis und eine Steigerung der Nachfrage nach interkontinentalen Flugverbindungen voraussetzt, kann der BUND keine Notwendigkeit für den Bau einer neuen Start- und/oder Landebahn am Frankfurter Flughafen erkennen. Neue Techniken in der Flugsicherung und der Navigation werden in den nächsten Jahren deutliche Kapazitätssteigerungen auf den vorhandenen Bahnen erlauben. In der sog. Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde eine Kapazitätssteigerung durch das neue Navigationssystem „PRM“ um 20 % unterstellt. Boing-Chef Phil Condit bestätigt in der FAZ vom 18.4.2002, dass die Kapazitätssteigerung der Flughäfen durch geringere Staffelungsabstände beim Anflug erwartet werden kann. Bereits im letzten Jahr hat der Frankfurter Flughafen eine Kapazitätssteigerung um 2 Flugbewegungen/Stunde eingeführt und besitzt nun einen garantierten Stundeneckwert von 80 Flugbewegungen / Stunde. Bis 2006 soll dieser Eckwert ohne neue Bahn lt. den Angaben der Deutschen Flugsicherung im Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren auf mindestens 87, vielleicht aber 90 Bewegungen in der Stunde angehoben werden.

Hinzu kommt die Verlagerungsmöglichkeit des Flugverkehrs auf die Schiene. Die Effekte sind bereits greifbar. Dies zeigt insb. die TGV-Strecke von Paris nach Südfrankreich. Der weitere Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn in ganz Europa und der zunehmende Wettbewerb im Bahnverkehr werden diese Tendenz verstärken. Innerhalb Deutschlands und zum nahen europäischen Ausland wird die Schiene an Konkurrenzkraft gegenüber dem Flugzeug gewinnen: Zum geplanten Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer neuen Landebahn in Frankfurt im Jahr 2006 werden die vier größten europäischen Drehkreuze der Luftfahrt – Flughäfen Frankfurt, Amsterdam, London und Paris – im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn miteinander verbunden sein. Die Fahrzeit von Frankfurt nach Amsterdam wird auf unter drei Stunden sinken. Die Flughafengesellschaften von Frankfurt und Amsterdam kooperieren bereits in Teilen ihres Geschäftsfeldes miteinander. Für die Strecke Paris-Frankfurt nannte die Bahn bereits 1989 eine Fahrzeit von nur etwa vier Stunden. Während allgemein die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Flugzeug für Strecken von 500 km angenommen wird, geht Bahn-Chef Hartmut Mehdorn davon aus, dass die mit dem ICE3 verwirklichte Bahngeschwindigkeit von 300 km und mehr die Konkurrenzfähigkeit auf Distanzen bis 800 km erweitert.

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes wird bereits erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben. In dieser Situation muß der BUND darauf dringen, dass die Entlastungseffekte der Bahn in vollem Umfang – insb. im Verhältnis zu konkurrierenden Verkehrsträgern wie dem Luftverkehr – wirksam werden. Die Entlastung der Umwelt bezieht sich insb. auf die überaus problematische Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs, die von Jahr zu Jahr ansteigt. Der Luftverkehr wird bis heute bei allen Vereinbarungen zum Klimaschutz ausgenommen.

### Zu 2.

Hessen und Rheinland-Pfalz streben die Schaffung eines Flughafensystems mit den Flughäfen „Frankfurt“ (Hessen) und „Hahn“ (Rheinland-Pfalz) zusätzlich zum Ausbau des Frankfurter Flughafens an. Bisher existiert kein Konzept, das die ökonomischen oder ökologischen Vorteile dieses Flughafensystems erläutert. Die Flughäfen Frankfurt und Hahn liegen auf der Straße 110 km auseinander. Für den Personenverkehr wäre die Kooperation der Flughäfen Frankfurt und Köln-Bonn angesichts der in Kürze bestehenden ICE-Fahrzeit von weniger als einer Stunde sinnvoll. Auch die Kooperation zwischen Frankfurt und Düsseldorf ist denkbar. Die hessische Landesregierung befürwortet das Flughafensystem Frankfurt/Hahn, um das von ihr für den Ausbaufall von Frankfurt

politisch zugesagte Verbot geplanter Flüge zwischen 23 und 5 Uhr argumentativ zu untermauern. Tatsächlich konnte die hessische Landesregierung nämlich bisher keinen Weg zur rechtlichen Durchsetzung der politischen Zusage einer Flugruhe in den zentralen Nachtstunden vermitteln. Stattdessen erläuterte der zuständige Wirtschaftsminister immer wieder, dass die jetzige Rechtslage ein solches Verbot kaum zulasse. Die Post will ihre Nachtflüge (Nachtpoststern) nicht zum Flughafen Hahn verlagern. Die Lufthansa verneint generell die Vorteile des angestrebten Flughafensystems „Frankfurt/Hahn“. Rheinland-Pfalz befürwortet das Flughafensystem, weil man sich hiervon eine regionale Stärkung der Wirtschaft im Hunsrück und eine Teilhabe an den ökonomischen Vorteilen des Ausbaus in Frankfurt verspricht. Der gemeinsame Antrag der Fraktionen von CDU, SPD und F.D.P. im Landtag von Rheinland-Pfalz vom 05.2.2001 zeigt eindeutig, dass die Politik sich hier von Wünschen und nicht von sachlichen Erwägungen oder einer gesamtstaatlichen Verantwortung leiten lässt.

### Zu 3.

Da die Erschließung des Flughafen Hahn für den motorisierten Individualverkehr über die im Ausbau befindliche B 50 ausreichend erfolgt ist, sollte das Augenmerk einer verbesserten Verbindung zwischen Mainz / Frankfurt und dem Hunsrück auf den ÖPNV, insbesondere die Hunsrückbahn, gelegt werden. Zwingende Voraussetzung für ein Flughafensystem „Frankfurt/Hahn“ wäre eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverbindung dieser Flughäfen am Boden. Nur wenn umfangreiche Investitionen in den Schienenverkehr eine sehr schnelle Landverbindung zwischen den Flughäfen von unter einer Stunde garantieren (heutige Fahrzeit 2 Stunden und mehr), kann ein Flughafensystem mit der Drehscheibe Frankfurt für den interkontinentalen Verkehr, einem „Zubringerflughafen“ Hahn und der notwendigen Umsteigemöglichkeit erhofft werden. Hessen und Rheinland-Pfalz werden mit dem Argument „Aufbau eines Flughafensystems Frankfurt/Hahn“ auf den Ausbau des Schienen- und Straßennetzes bei der Novelle des Bundesverkehrswegeplanes in Rheinland-Pfalz und Hessen dringen. Bei den Maßnahmen handelt es sich überwiegend um Projekte, die seit vielen Jahren in der Diskussion sind und nun in einen neuen Begründungszusammenhang gestellt werden.

Neu sind dagegen die Forderungen zum Bau zusätzlicher Brücken über den Rhein, von denen eine das Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung am Mittelrhein überqueren soll. Außerdem wird – alternativ – über eine neue ICE- oder sogar Transrapid-Verbindung vom Frankfurter Flughafen zum Flughafen Hahn, ggf. sogar in Verlängerung nach Brüssel nachgedacht. Für dieses Projekt werden im Sommer 2002 Machbarkeitsstudien fertiggestellt. Der BUND fordert die Investition evtl. bereitgestellter Gelder in die Ertüchtigung der Hunsrückbahn von Hahn nach Langenlohnheim und weiter nach Mainz/Frankfurt.