

DER KREISAUSSCHUSS



Kreisverwaltung · Postfach 1464 · 64504 Groß-Gerau

**Regierungspräsidium Darmstadt
Projektgruppe Flughafen Frankfurt
Wilhelminenstraße 1-3**

64283 Darmstadt

Regionalplanung und Umwelt

Auskunft erteilt: Herr Christiansen

Telefon: 06152/989-570 Fax: 989-403

04.08.2003 Az.: V/2.1-Jg

**Planfeststellungsverfahren betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von
Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen Frankfurt/Main**
Anhörungsverfahren, Ihr Schreiben vom 13.06.03
Az. III 33.3 – 66 m 28 – Frankfurt/A 380

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei senden wir Ihnen die Einwendungen des Landkreises Groß-Gerau nach § 73 Abs. 4
HVwVfG gegen das Planfeststellungsverfahren betreffend Erweiterungsmaßnahmen für
die Wartung von Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen Frankfurt/Main.

Wir beantragen, das Verfahren einzustellen und das Vorhaben in das anstehende Plan-
feststellungsverfahren für den Gesamtausbau des Flughafens Frankfurt/Main zu integrie-
ren.

Mit freundlichen Grüßen

(Will)
Erster Kreisbeigeordneter

Anlage

**Planfeststellungsverfahren
betreffend Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von
Airbus A 380-Flugzeugen – A 380-Werft – am Flughafen Frankfurt/Main**

**Einwendungen des Landkreises Groß-Gerau
nach § 73 Abs. 4 HVwVfG**

INHALTSÜBERSICHT

1	Grundsätzliche Bedenken zu den Verfahrensgrundlagen	4
1.1	Untrennbarkeit des Vorhabens vom Gesamtausbau	4
1.2	Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung	4
1.3	Unzureichende Prüfung von Vorhabensalternativen und Standortvarianten.....	5
1.4	Überdimensionierung des Vorhabens.....	9
1.5	Widersprüchlichkeit der Unterlagen	9
2	Bedenken des Kreises Groß-Gerau als betroffener Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße 152 (Okrifteler Straße).....	10
2.1	Fehlen eines Antrags auf Planfeststellung der Verlegung der Kreisstraße 152/823.....	10
2.2	Unzuständigkeit des luftverkehrsrechtlichen Planungsträgers für die Verlegung der Kreisstraße	11
2.3	Mangelhafte Planung für die Verlegung der Kreisstraße	13
	▪ Trassierung	13
	▪ Straßenrechtliche Hinweise	15
3	Bedenken des Kreises Groß-Gerau als Träger öffentlicher Belange	16
3.1	Schutzgut Menschen: Zunehmende Lärmbelastung.....	16
	▪ Fehlende Fluglärmprognose.....	16
	▪ Bewertungskriterien.....	17
3.2	Schutzgut Menschen: Verlust unersetzbarer Waldfunktionen.....	18
3.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	19
	▪ Auswirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet	19
	▪ Auswirkungen auf das FFH-Gebiet.....	19
	▪ Ausgleichbarkeit und Kompensationsmöglichkeiten.....	20
3.4	Schutzgut Boden	21
3.5	Schutzgut Wasser.....	21

3.6	Schutzgüter Luft und Klima.....	22
3.7	Landgebundener Verkehr	22
3.8	Fehlende Planunterlagen zur Gebäudekonstruktion.....	23

1 Grundsätzliche Bedenken zu den Verfahrensgrundlagen

1.1 Untrennbarkeit des Vorhabens vom Gesamtausbau

Entgegen der Argumentation der Vorhabenträgerin wird der Bau der A 380-Werft als Bestandteil der Gesamtausbauplanung gesehen. Dies wird insbesondere daraus ersichtlich, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren alle Wartungseinrichtungen im Szenario „Prognosenullfall“ auf dem bestehenden Flughafengelände untergebracht werden konnten.

Des Weiteren besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem Bau der A 380-Werft und dem Umbau der bestehenden Wartungsanlagen im Norden des Flughafengeländes. Da auch Teile der im nördlichen Wartungsbereich durchgeführten Aufgaben in die A 380-Werftanlage verlegt werden sollen, entstehen im Falle der Nicht-Genehmigung des Gesamtausbaus in diesem Bereich Überkapazitäten, deren Bedarf nicht erkennbar ist.

Materiell ist die Aufspaltung eines Großvorhabens in selbständige Teile zulässig, wenn dem Grundsatz der Problembewältigung entsprochen wird. Dies setzt voraus, dass die einzelnen Bestandteile eine selbständige Funktion haben und keine einheitliche Sachentscheidung erforderlich ist. Dies ist hier jedoch nicht gegeben, da der gesamte Wartungsbereich an diesem Standort ausbaubedingt einer Neuordnung bedarf. Wegen der vielfältigen Verknüpfungen der A 380-Werft mit der Ausbauplanung ist ein getrenntes Verfahren unzulässig, da eine einheitliche Entscheidung in der Sache geboten ist.

Wir beantragen deshalb, das Planfeststellungsverfahren einzustellen und das Vorhaben in das Verfahren für den Gesamtausbau zu integrieren.

1.2 Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben widerspricht den gültigen Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Die für die Errichtung der Werft benötigten Flächen sind im gültigen Regionalplan Südhessen 2000 als Waldbereich (Bestand), Regionaler Grünzug und Bereich für die Grundwassersicherung ausgewiesen. Der Bau einer Werft steht diesen Zielen entgegen. Abweichungen von diesen Zielen, insbesondere vom Regionalen Grünzug, sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls zulässig (RPS 2000, Ziffer 3.1-3), nicht aber aus privatwirtschaftlichem Interesse.

Die Landesplanerische Beurteilung als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, auf die sich die Fraport AG in den eingereichten Unterlagen stützt, beinhaltet keine Änderung des Regionalplans. Sie bezieht sich außerdem in ihrem Begründungszusammenhang, insbesondere hinsichtlich der Neuordnung der variantenunabhängigen Fläche im Südbereich, auf den Gesamtausbau des Flughafens. Da der Zusammenhang zwischen A 380-Werft und Gesamtausbau seitens der Vorhabenträgerin verneint wird, kann die Landesplanerische Stellungnahme auch nicht als Grundlage herangezogen werden. Die derzeitige Planung war, da sie ohne das Ausbaivorhaben zur Errichtung einer Landebahn beantragt ist, nicht Gegenstand der Landesplanerischen Beurteilung und müsste einer solchen zunächst unterzogen werden. Nur für die Ausbaufälle hatte die Vorhabenträgerin zum damaligen Zeitpunkt den Ausbau einer ca. 115 ha. großen Fläche außerhalb des „Zaunes“ vorgesehen (Landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002, B I Nr. 4.1., S. 13). Als raumver-

träglich wurde die Inanspruchnahme der nicht zum Flughafen gehörenden Flächen damit unter der Bedingung eines kapazitiven Ausbaus beurteilt. Nicht beurteilt wurde die Raumverträglichkeit dieser Inanspruchnahme für den sog. Prognosenullfall. Eine Vergleichbarkeit der Planungsszenarien ist nicht gegeben.

Dies gilt um so mehr, als die A 380-Flächen zum Teil außerhalb des im Raumordnungsverfahren betrachteten Bereich liegen sollen. Dadurch wurde der Untersuchungsraum gegenüber dem Raumordnungsverfahren verändert.

Wir fordern deshalb die Durchführung eines eigenen Raumordnungsverfahrens für die A 380-Werft sowie die Folgemaßnahmen.

Auch der Landesentwicklungsplan enthält nach dem Urteil des VGH Kassel vom 16.08.2002 keine Zielaussage zum Ausbau des Flughafens. Ein Änderungsverfahren wurde bisher nicht eingeleitet.

1.3 Unzureichende Prüfung von Vorhabensalternativen und Standortvarianten

Es findet keine Prüfung externer Alternativen statt. So wäre die Stationierung und Wartung der A 380 z.B. am Flughafen München möglich oder in Hamburg, wo sich bereits ein zentrales Airbus-Ersatzteillager befindet. Für den Fall der Stationierung der A 380-Flotte an einem anderen Standort innerhalb Deutschlands werden seitens der Antragstellerin pauschal negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum Rhein-Main angenommen. Entsprechende Untersuchungen, die dies darstellen, werden jedoch nicht vorgelegt.

Den Bau einer A 380-Wartungshalle außerhalb des derzeitigen Flughafenzauns lehnen wir ab, da in den eingereichten Unterlagen nicht nachvollziehbar dargelegt wird, dass kein Alternativstandort innerhalb des Flughafengeländes in Frage kommt. Alternative Standorte innerhalb des Flughafengeländes werden überwiegend mit dem Argument ausgeschieden, dass sie mit der Ausbauplanung nicht vereinbar seien. Dies kann so nicht akzeptiert werden, da seitens der Antragstellerin gleichzeitig argumentiert wird, der Bau der A 380-Werft habe mit dem übrigen Ausbau nichts zu tun.

Darüber hinaus bezieht sich die Argumentation des Entgegenstehens der Ausbauplanung immer auf die Umsetzung der Nord-West-Variante. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen zum Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsrisikos, ist diese Planung keinesfalls gesichert.

Ernsthaft in Betracht zu ziehende Varianten, wie der nördliche und der südliche Wartungsbereich sowie das Gelände der US-Airbase, wurden nicht hinreichend gewürdigt. Die Argumente, mit denen diese Standorte ausgeschieden werden, sind nicht belastbar:

Die Kollision mit der Ausbauplanung ist kein Argument, einen Standort zu verwerfen. Die Ausbauplanung ist keine rechtlich zu beachtliche Vorgabe, sondern bloße „Absichtserklärung“. Dies ist die zwingende Konsequenz der Trennung der Verfahren für Ausbauplanung und A 380-Werft.

Der hinsichtlich der Nutzung der US Airbase angeführte zeitliche Aspekt überzeugt nicht. Nach Räumung der Flächen (2006) steht bis zum Einsatz des A 380 ausreichend Zeit für den Neubau einer Werft zur Verfügung. Auf dem Gelände der US Airbase (ca. 135 ha) ist ausreichend Fläche vorhanden, um neben dem Terminal 3 auch den zentralen Wartungsbereich zu errichten.

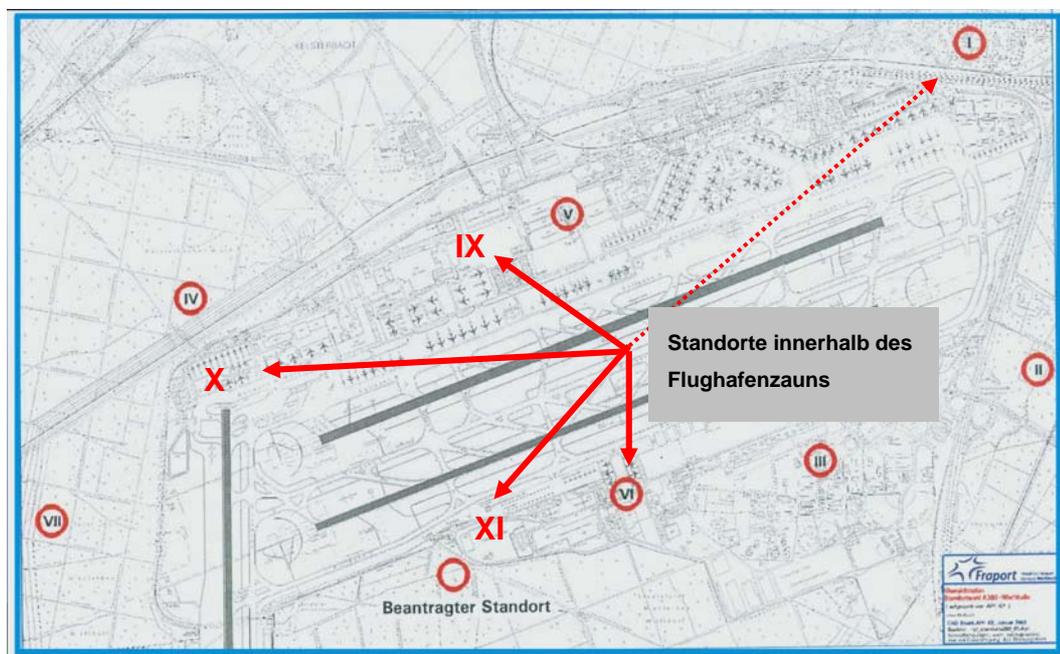
Insbesondere bieten sich die bestehenden Wartungsbereiche Nord und Süd an. Der laufende Wartungsbetrieb steht dem nicht entgegen. Die Unterbrechung des Wartungsbe-

triebs durch Abbruch und Neubau einer Halle ist zeitlich beschränkt. Mit Zwischenlösungen kann ein zeitlicher Engpass überbrückt werden.

Insgesamt verfügt die Fraport heute über Flächen von 1.918 ha. Die Behauptung, es gäbe auf dem gesamten riesigen Flughafenareal keinen geeigneten Standort für die A 380-Werft, ist weder plausibel noch glaubwürdig.

Ab 2005 steht auch die Fläche von Gateway-Gardens mit 40 ha zur Verfügung. Durch die Verlagerung anderer Funktionen, wie Verwaltung, Parkplätze, Speditionen oder das Luft-hansa-Catering, können auf dem Kernareal erhebliche Flächen für Wartungseinrichtungen geschaffen werden. Solange Entwicklungspotenziale der vorhandenen Flächen und Flächenreserven für flughafenfremde Zwecke (Büro, Shopping, sonstige gewerbliche Nutzungen) genutzt werden, ist ein Neueingriff nicht gerechtfertigt.

Abbildung 1: Potenzielle Standorte innerhalb des Flughafenzauns



Unter Berücksichtigung der Mitbenutzung von Gateway-Gardens für sekundäre Flughafenfunktionen lässt sich die A 380-Wartungshalle in den Flugzeugwartungsbereich Nord integrieren. Werden die Gebäude 401 und 409 an diesem Standort beseitigt, so kann die Wartungshalle mit 4 Hangarplätzen an diesem Standort realisiert werden. Die geplante Rampe des Rollweges von der Landebahn Nordwest könnte bei Absenkung der Flughafenstraße rechtzeitig das bestehende Vorfeldniveau erreichen.

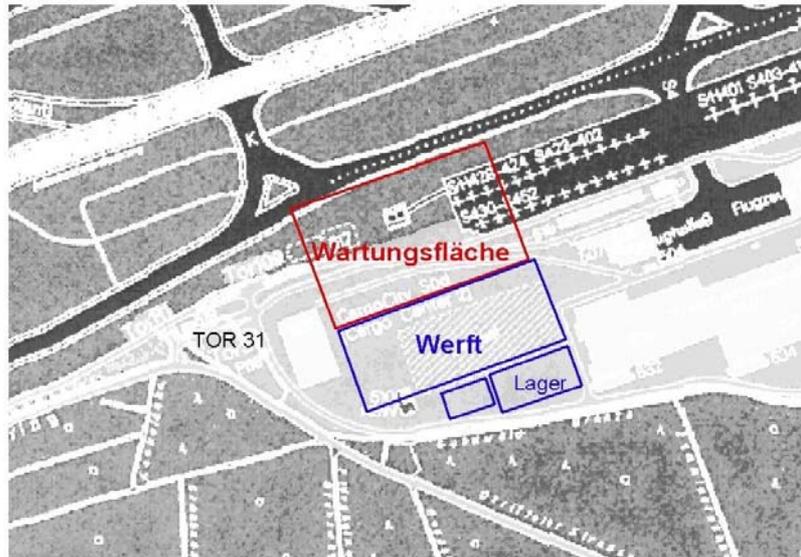
Abbildung 2: Standort Variante IX

Als weiterer Standort bietet sich die Fläche nordöstlich des Endes der Startbahn West nahe Cargo-City-Nord an. Werden die Gebäude 464, 466 und 468 entfernt, so kann auch an dieser Stelle die geplante A 380-Halle mit 4 Einstellplätzen und den dazu notwendigen Einrichtungen realisiert werden. Die geplante Rampe des Rollweges von der Landebahn Nordwest könnte bei Verlegung Richtung Süden rechtzeitig das bestehende Vorfeldniveau erreichen.

Abbildung 3: Standort Variante X

Ebensowenig untersucht wurde ein Standort weiter östlich des beantragten, aber innerhalb des Flughafengeländes.

Abbildung 4: Standort Variante XI östlich des beantragten Standorts



Die von der Fraport AG vorgelegte Planung geht insgesamt äußerst großzügig mit Fläche, insbesondere Waldfläche, um. Es ist nicht ersichtlich, weshalb das neue Tor 31 und das Parkhaus mitten im Wald vorgesehen sind und nicht im direktem Anschluss an das Flughafengelände. Es liegt der begründete Verdacht nahe, dass diese Flächen für weitere Ausbaumaßnahmen vorgehalten werden sollen. Da bisher keinesfalls absehbar ist, ob eine Inanspruchnahme dieser Flächen für weitere Baumaßnahmen je genehmigt wird, handelt es sich hierbei um unzulässige Vorratsplanung seitens der Fraport AG und unnötigen Verbrauch von Waldflächen.

Auch die Anordnung der Werft, der Lagerhalle und der Betriebsstraße erfolgt nicht flächensparend. Dadurch wird dem gesetzlich vorgeschriebenen Grundsatz der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft nicht Rechnung getragen. Die Notwendigkeit der Flächensparnis in diesem Bereich wird auch explizit in der Landesplanerischen Beurteilung hervorgehoben: Unter Hinweis Nr. 7 (S. 5) wird verlangt, dass zum Schutz des künftigen Naturschutzgebiets „Markwald und Gundwald“ „im Bereich der variantenunabhängigen Ausbaufäche [...] alle Möglichkeiten zur Optimierung und zur Flächensparnis ausgeschöpft werden“ sollen.

Auch die Ausrichtung der Gebäude (Wartungshalle und Lagerhalle) zueinander ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere wird der Grund für die Anordnung der Lagerhalle südlich der Wartungshalle nicht erläutert. Eine Anordnung dieser Lagerhalle unmittelbar westlich oder östlich der Wartungshalle würde eine wesentlich frühere Rückführung der Trasse der zu verlegenden Kreisstraße K 823/152 auf den Bestand ermöglichen, eine deutlich flächensparendere Anordnung der neuen Zufahrt (verlegtes Tor 31) ermöglichen und somit die erforderlichen Eingriffe in den Bannwald deutlich verringern.

Gleichsam könnte hierdurch den Interessen des Kreises Groß-Gerau als Eigentümer des Straßengrundstückes K 152 (Okrifteler Straße) entsprechend Rechnung getragen werden. Ungeachtet der Frage, ob der Kreis insoweit grundrechtsrelevante Positionen geltend machen kann, sind jedenfalls die damit einhergehenden tatsächlichen und rechtlichen Beeinträchtigungen des Kreises nicht außer Acht zu lassen. Dies zumal, da bei der Inanspruchnahme von Grundeigentum insbesondere das Übermaßverbot im Sinne des geringst-

möglichen Eingriffs und der höchstmöglichen Schonung uneingeschränkt zu berücksichtigen ist.

1.4 Überdimensionierung des Vorhabens

Die Wartungshalle ist in der beantragten Form überdimensioniert. Für derzeit 72 Langstreckenflugzeuge stehen in Frankfurt neun Hangarplätze zur Verfügung. Überträgt man dieses Verhältnis auf die 15 von Lufthansa bis 2007 bestellten Airbus A 380, so sind zwei Hallenplätze ausreichend. Der Flächenbedarf der Werft und dadurch der Eingriff in Natur und Landschaft lässt sich somit auf die Hälfte reduzieren (20.000 m²).

Wir fordern deshalb die komplette Überarbeitung der Standortalternativenprüfung für eine auf die notwendige Fläche von zwei Wartungspositionen reduzierte Halle.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Dimensionierung der Lagerhalle, der Büro- und Sozialräume hinzuweisen. Ihre Kapazitäten erschließen sich nur im Zusammenhang mit dem Generalausbauplan (S. 39), wonach diese Bereiche dem gesamten Wartungsbereich Süd (kapazitiver Ausbaufall) dienen sollen. Im Falle des Nicht-Ausbaus, von dem wir ausgehen, sind sie überdimensioniert.

Es stellt sich weiterhin die Frage, woher ein gesteigerter Wartungsbedarf für Interkontinentalflugzeuge kommen soll, wenn der Flughafen doch zur Zeit voll ausgelastet ist und der A 380 die Boeing 747-400 ersetzen soll. Offensichtlich nicht berücksichtigt wurde bei der Prognose der Stellplatzunterdeckung, dass das A 380-Flugzeug andere Interkontinentalflugzeuge ersetzen soll. Dabei ist der A 380 nicht nur größer, sondern weist die 1,5-fache Kapazität an Sitzplätzen auf. Hieraus ergibt sich, dass mit weniger Flugstunden mehr Passagiere befördert werden können und es somit zu weniger Wartungsereignissen kommen müsste.

1.5 Widersprüchlichkeit der Unterlagen

Der Antrag auf Planfeststellung ist nicht frei von Widersprüchen. Es liegt eine Divergenz zwischen Gegenstand der Planfeststellung und Gegenstand der UVP vor. In der Antragsbegründung unter "Gegenstand der Planfeststellung" heißt es, dass „die zusätzlichen Triebwerksprobeläufe auf dem Rollweg C nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsantrages sind (Ordner Nr. I Heft A2 Nr. 4, S. 19). Dies steht in einem Widerspruch zu den übrigen Planfeststellungsunterlagen. So sind die nächtlichen Vollastprobeläufe als „Betriebsbedingte Projektwirkungen“ in die UVP aufgenommen (Ordner 4, Bd. C, Nr. 3.2., S. 15).

Auch die Beschreibung der Durchführung des Triebwerksprobelaufs (Erläuterungsbericht Technische Anlagen, Ordner I Heft B1, S. 34) beinhaltet die nächtlichen Vollastläufe. Dargelegt wird, dass auf den drei Vorfeldpositionen Triebwerksprobeläufe der Leistungsstufe „Idle“ und „Part Power“ und „Take-Off Power“ am Tage vorgesehen seien. Triebwerksprobeläufe der Leistungsstufe „Take-off Power“ fänden für A 380-Flugzeuge in der Nacht auf der Rollbahn TWY C zwischen den Parallelbahnen statt (Ordner I Heft B1, S. 35). Ebenso verhält es sich mit der Bodenlärmuntersuchung (vgl. Ordner 6 Bd. C, S. 1 ff.). Auch dort wird die Lärmbelastung unter Einbeziehung der nächtlichen Vollastläufe ermittelt.

2 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als betroffener Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße 152 (Okrifteler Straße)

Der Kreis Groß-Gerau ist Eigentümer der Kreisstraße 152. Diese umfasst die in den Planunterlagen (B 3.1 und B 3.3, Plan B 3.2-1) aufgeführten Straßengrundstücke in der Gemarkung Walldorf (Flur 7, Flurstück-Nr. 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 2/10 und 1/23). Im Grunderwerbsverzeichnis (B 3.3) ist unter [2] fälschlicherweise das ASV Darmstadt als Eigentümer vermerkt.

Der Kreis Groß-Gerau ist auch Eigentümer der Straßengrundstücke in der Gemarkung Rüsselsheim, die in den Antragsunterlagen offensichtlich übersehen wurden.

In seiner Eigenschaft als Grundeigentümer stimmt der Kreis der Verlegung der Okrifteler Straße nicht zu.

Des Weiteren ist der Kreis Groß-Gerau in seiner Eigenschaft als Straßenbaulastträger in seiner Planungshoheit betroffen. Die Verlegung der Kreisstraße 152 weicht von den planerischen Vorstellungen des Kreises Groß-Gerau für diesen Straßenabschnitt ab.

Beim Bau der Werftanlage und der Verlegung der Okrifteler Straße handelt es sich um selbständige Vorhaben, die nicht zwingend einer einheitlichen Entscheidung gemäß § 78 HVwVfG bedürfen.

In seiner Eigenschaft als Eigentümer und Straßenbaulastträger erhebt der Kreis Groß-Gerau die folgenden Einwände:

2.1 Fehlen eines Antrags auf Planfeststellung der Verlegung der Kreisstraße 152/823

Die Antragstellerin stellt vier Anträge:

- Sie beantragt zunächst, unter Berufung auf das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und das hessische Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) in Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt Main den Plan für die Erweiterung dieses Flughafens um einen Werftbereich nach Maßgabe von 29 im Einzelnen durch Gliederungsnummern, Titel und Maßstab bezeichneten Plänen festzustellen und damit die Errichtung dieser Anlagen zuzulassen und die zur Anlage erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Bewilligungen i.S.v. § 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. §§ 74,75 HVwVfG einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen sowie Genehmigungen (§§ 7, 8 WHG, §§ 19,20,2150 HWG) zu erteilen.
- Als nächstes beantragt sie die Feststellung der vorbezeichneten Pläne.
- Weiter beantragt sie die Feststellung von drei Verzeichnissen (Bauwerke, LBP-Maßnahmen, Grunderwerb);
- schließlich die Erteilung von fünf wasserrechtlichen Gestattungen (Änderung der bestehenden Einleiteerlaubnis, Bau und Betrieb eines Regenrückhaltebeckens, Wasserbenutzung Werfthalle und Lagerhalle, Versickerung des Niederschlagswassers Kreisstraße und Betriebsstraße, Bauzeitliche Versickerungsfläche am Tor 99).

Diese Anträge sind nicht fähig, festgestellt zu werden, weil sie einen Gegenstand zum Inhalt haben, welcher nicht in den Anwendungsbereich des LuftVG und des HVwVfG fallen. Ein luftverkehrsrechtliches Planfeststellungsverfahren kann sich nur auf die notwendigen Einrichtungen des Flughafens beziehen. Notwendigkeit bedeutet, dass ein funktionaler

Zusammenhang mit dem Luftverkehr besteht, wie dies unzweifelhaft bei Gebäuden für die Flugzeugwartung, Tanklager und Triebwerksprobelaufstellen und gerade noch bei Gebäuden für Luftpost, Luftfracht oder Betriebsgebäuden für Speditionen der Fall sein dürfte.

Es zeigt sich jedoch, dass Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung nicht nur Betriebsflächen und Gebäude des Flughafens sind, sondern auch eine Kreisstraße, konkret die Verlegung der

K 152 (Okrifteler Straße) im Bereich des Kreises Groß-Gerau auf dem Gemeindegebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf und der Stadt Rüsselsheim bzw. K 823 (Airportring) auf dem Gemeindegebiet der Stadt Frankfurt am Main. Bei dieser Kreisstraße besteht dieser ausgeführte funktionale Zusammenhang nicht, da der funktionale Zusammenhang nicht mit dem Luftverkehr sondern ausschließlich mit dem öffentlichen Straßenverkehr besteht. Die Straße ist nicht für den Luftverkehr notwendig, sondern dient der Verbindung der Städte Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf. Hieran ändert auch nichts, dass der Flughafen über das Tor 31 an diese Straße und damit an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist. Denn die Anbindung baulicher Anlagen an das öffentliche Verkehrsnetz ist keine Besonderheit des Luftverkehrs sondern Bestandteil der allgemeinen Erschließung einer baulichen Anlage. Dafür gibt es hinsichtlich des Flughafens zahlreiche weitere Anschlusspunkte. Auch die Werft könnte anderweitig an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden.

Hinzu kommt, dass die Änderung einer Kreisstraße (Verlegung der K 152) gemäß §§ 33 Abs. 1 oder Abs. 3 i. V. m. Abs. 4 HessStraßenG ein eigenes Planfeststellungsverfahren erfordert. Zulässiger Antragsteller in diesem Verfahren ist der Trägers der Straßenbaulast, im Bereich von Mörfelden-Walldorf also der Kreis Groß-Gerau, und nicht der Flugplatzbetreiber. Ein derartiger Antrag des Kreises Groß-Gerau liegt nicht vor.

Da zwingende Gründe nicht vorliegen, die einen Eingriff in die grundsätzlich festgelegte Kompetenzordnung, insbesondere ein Abweichen von den gesetzlich geregelten Verfahrenszuständigkeiten, rechtfertigen könnten, gelangt § 78 HVwVfG nicht zur Anwendung. Die Behördenanhörung nach § 73 Abs. 2 und 3a HVwVfG reicht nicht aus, um etwa abweichenden planerischen Vorstellungen anderer Planungsträger hinreichend Rechnung zu tragen.

2.2 Unzuständigkeit des luftverkehrsrechtlichen Planungsträgers für die Verlegung der Kreisstraße

Zuständige Behörde für die Planfeststellung einer Straßenänderung ist das Verkehrsministerium als oberste Straßenbaubehörde des Landes und nicht das hier das Verfahren führende und nach § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG von der Landesregierung bestimmte Verkehrsministerium als oberste Luftfahrtbehörde und Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt, vgl. § 1 Abs. 1 u. 2 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten vom 30.10.2001.

In diesem Zusammenhang beantragt die Antragstellerin die Verlegung der Kreisstraße als Folgemaßnahme der Realisierung der A380-Werft nach § 8 Abs. 1 LuftVG zur Planfeststellung (A2 S. 22). Eine Einbeziehung der Straßenänderung in die luftverkehrliche Planfeststellung findet aber keine Grundlage in § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG.

Diese Vorschrift enthält einen gesetzlich angeordneten Zuständigkeitswechsel, wenn sich die Maßnahme in Bezug auf das beantragte Vorhaben als notwendige Folgemaßnahme an einer anderen Anlage darstellt.

Unter notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen sind vom Wortlaut der Vorschrift her alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch die Baumaßnahme aufgeworfenen Konflikte erforderlich sind (BVerwG, NVwZ 1994, 1002). Ein solcher Konflikt ist vorliegend gegeben, da die Werftanlage über den Flughafenzaun hinaus errichtet werden soll und die an dieser Stelle am Zaun entlangführende Kreisstraße die Verbindung des Rollfeldes mit dem Werftgelände zerschneiden würde. Deshalb soll die Straße abgerissen und entlang dem neuen Flughafenzaun nach Süden verlegt werden (B 1, S. 61 ff.).

Unter Folgemaßnahmen werden einschränkend nach Sinn und Zweck der Vorschrift jedoch nur solche Maßnahmen gefasst, welche über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Deshalb dürfen selbst unvermeidbare Anpassungen nicht unter den Begriff der Folgemaßnahmen fallen, wenn sie ein eigenes Planungskonzept des anderen Planungsträgers voraussetzen (BVerwG, B. v. 22.09.1999, NVwZ-RR 2000, 138, zitiert nach juris/Umweltrecht). Diese Einschränkung ist im Wege richterlicher Rechtsfortbildung entwickelt worden, damit nicht unter dem „Deckmantel“ einer notwendigen Folgemaßnahme die Planungskompetenz des konkurrierenden Planungsträgers in ihrem Kern beeinträchtigt wird (BVerwG, NVwZ 2000, 435).

Davon kann vorliegend jedoch ausgegangen werden. Die in Rede stehende Verlegung der Straße wie auch die beabsichtigte Trassenführung tragen diesen Grundsätzen nicht hinreichend Rechnung. Die Verlegung der Kreisstraße K 152 weicht eindeutig von den planerischen Vorstellungen des Kreises Groß-Gerau für diesen Straßenabschnitt ab. Diese wurden in einem Vertrag zwischen dem Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, dem Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf, dem Magistrat der Stadt Kelsterbach und der Flughafen Frankfurt/Main AG vom 27.02.1980 über die Verlegung der Okrifteler Straße (K 152) in Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main gemäß Planfeststellungsbeschluss des HMWT vom 23.03.1971 hinreichend konkretisiert. Danach wurde die Verlegung der Straße gemäß § 33 Abs. 3 Ziffer 2 und Abs. 4 Hessischem Straßengesetz genehmigt. Die Planungskonzeption des Kreises und der Städte wurde übernommen und in der Vereinbarung in Einzelheiten ausgeführt. Im Zentrum standen Sicherheitsfragen sowie die Verbesserung der Zügigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. An dieser Konzeption hat sich aufgrund der Bannwaldausweisungen im Bereich der neuen Trasse nichts geändert. Der Kreis beabsichtigt deshalb, an der bestehenden Trassenführung festzuhalten.

Weiterhin wurden noch im Raumordnungsverfahren für die Cargo-City-Süd, Landesplanerische Beurteilung, Zulassung von Abweichungen, veröffentlicht am 23.12.1994, zahlreiche Maßnahmen entlang des Flughafenzauns zum Schutz des südlich und westlich angrenzenden Bannwaldes festgesetzt, welche die Konzeption des Kreises unterstützen sollten. Dort heißt es unter Punkt 3. Straßenanbindung wörtlich: „soweit der geringere Teil des zu erwartenden Straßenverkehrsaufkommens über die bereits vorhandene Anbindung Flughafenring/Okrifteler Str. zum Tor 31 des Flughafengeländes hin erfolgt, ist eine Erschließung über die Kreisstraße K 152 aus Richtung Mörfelden-Walldorf mit Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Flughafengelände und Mörfelden-Walldorf zu unterbinden. Zu diesem Zweck sind verkehrlenkende Maßnahmen zu treffen, damit die Wohngebiete von Mörfelden-Walldorf nicht beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen sind auf den Ziel- und Quellverkehr auch für die Fahrten zur Nachtzeit und für Transport mit gefährlichen Gütern auszudehnen.“ Der Kreis Groß-Gerau hat in Umsetzung seiner planerischen Vorstellung für diesen Straßenabschnitt den Ausschluss des LKW-Verkehrs zwischen Tor 31 und Walldorf angeordnet. Von dieser Konzeption weicht die vorliegende Planung ganz erheblich ab. Es soll zu verstärktem Verkehrsaufkommen kommen, die Erschließung des

neuen Werftbereichs soll über die K 152 erfolgen, es sind keine Maßnahmen bezogen auf den Ziel- und Quellverkehr auch für die Fahrten zur Nachtzeit und für Transport mit gefährlichen Gütern möglich. Es steht zu befürchten, dass die Wohngebiete von Mörfelden-Walldorf beeinträchtigt werden.

All dies weist darauf hin, dass die geplante Verlegung der Kreisstraße ein eigenes Planungskonzept des Kreises Groß-Gerau erforderlich macht.

Ferner wird eine Behördenanhörung nach § 73 Absatz 2 und 3a HVwVfG allein als nicht ausreichend erachtet, um abweichenden planerischen Vorstellungen – auch anderer Planungsträger – gerecht zu werden.

2.3 Mangelhafte Planung für die Verlegung der Kreisstraße

Neben der zuvor dargelegten Unzuständigkeit weist die vorliegende Planung auch in der Sache erhebliche Mängel auf. Sie zeigt, dass der Antragsteller mit einem straßenrechtlichen Planungskonzept überfordert ist.

▪ Trassierung

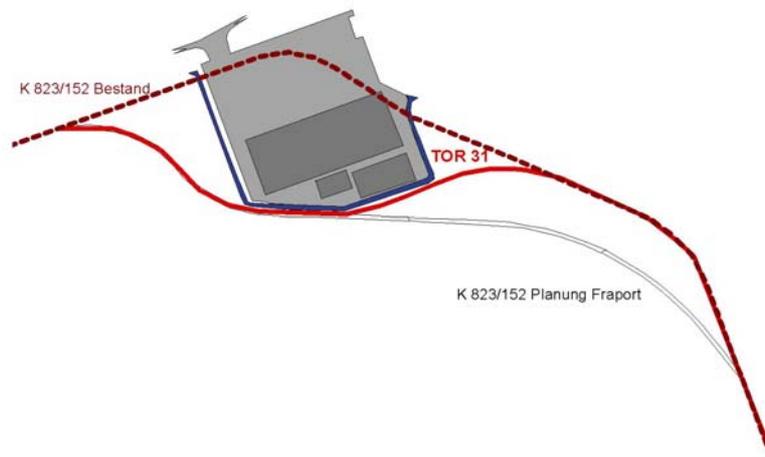
Die Unterlagen legen nicht dar, warum die Kreisstraße in genau dieser Trassierung realisiert werden soll. Es wird nicht angegeben, für welche Geschwindigkeit die Straße ausgelegt wird und welche Verkehrsmengen prognostiziert werden. Es ist somit nicht nachvollziehbar, ob geltende Vorschriften eingehalten wurden. Auch wird nicht dargestellt, ob es sich bei der vorgelegten Ausführungslösung um die nach Abwägung aller Belange (Umwelt, Verkehr, Kosten, etc.) günstigste Lösung handelt.

Insbesondere fehlt eine Darstellung untersuchter Varianten der verlegten Kreisstraße. Es kann daher unterstellt werden, dass mögliche, sich aufdrängende Varianten mit geringem Eingriff in den Wald, das potenzielle FFH-Gebiet und die Kreisstraße nicht untersucht wurden. Die Frage der Eingriffsvermeidung und -minimierung ist folglich nicht ausreichend untersucht. Aufgrund der Beeinträchtigung des FFH- und des IBA-Gebietes wäre eine solche Alternativenprüfung jedoch zwingend.

In Erwägung zu ziehen wäre bspw. eine Untertunnelung des Plangebiets analog der Unterquerung der Startbahn 18 West. Für den Wartungsbetrieb ist es nicht erforderlich, dass die Straße am Südrand des Geländes entlang verläuft. Sie könnte auch die Wartungsflächen und Vorfeldpositionen unterqueren. Die heutige Lage der Straße wird nicht mit Hochbauten überplant, so dass technisch vergleichbare Bedingungen zur 18 West vorhanden wären.

Zu prüfen wäre auch eine eingriffsminimierende Verlegung, wie beispielhaft in der folgenden Grafik dargestellt.

Abbildung 5: Modifizierte Verlegung der Kreisstraße



Beide Verlegungen sind jedoch nicht erforderlich, wenn für die Wartungsanlagen Standorte innerhalb des Zaunes gewählt würden.

Sollte die Verlegung der Okrifteler Straße wider unseres Erwartens und trotz o.g. Ausführungen dennoch durchgeführt werden, wären folgende Mängel in der Planung zu beheben:

Die beantragte Trassierung lässt den provisorischen Charakter des westlichen Teils der Werftumfahrung ($R=200\text{m}/200\text{m}$) erkennen. Nicht zu akzeptieren ist, dass die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendigen und erforderlichen Haltesichtweiten einer Abwägung bezüglich der Eingriffsminimierung unterworfen werden. Die erforderlichen Haltesichtweiten bei Nässe wären grundsätzlich einzuhalten und unterliegen nicht dem Abwägungsgebot. Die Planung wäre entsprechend zu überarbeiten.

Die vorgelegte Trassierung widerspricht der RAS L (95) Ziff.4.2.2, die für die Trassierungsfolge Gerade – Übergangsbogen – Kreisbogen in Abhängigkeit von der Geradenlänge anstelle des gewählten Radius $R=200\text{m}$ einen Radius von $> 400\text{m}$ vorsieht.

Die Trennung der Fußgänger von der Fahrbahn (Erläuterungsbericht S. 62 letzter Absatz) wäre gemäß Lageplan 1.4.1-3 für die fußläufige Gehwegverbindung zum Tor 31 nicht gegeben. Der seitliche Sicherheitsraum von $> 1,00\text{ m}$ (vgl. RAS Q 96 Ziff.2.3.1) fehlt. Insofern fehlt auch der seitliche Abstand von $0,50\text{ m}$ vom Fahrbahnrand zum Hochbord (vgl. RAS Q 96 Ziff.2.4.8). Die Planung wäre entsprechend zu überarbeiten.

Die dargestellte Betriebsstraße verlief parallel und unmittelbar angrenzend zur zu verlegenden K 152. Um Blendungen und Irritationen bei den Verkehrsteilnehmern auf der K 152 vorzubeugen, wäre in diesem Bereich bis zum Ende der Eckausrundungen der Betriebsstraße ein geeigneter Blendschutz in Form eines Zaunes oder einer Bepflanzung vorzusehen. Die Beleuchtung der Betriebsflächen und der Gebäude müsste blendfrei erfolgen.

Der das Fraport-Gelände begrenzende Zaun wäre westlich der Toranlage 31 außerhalb des freizuhaltenden Sichtfelds aufzustellen. Die freizuhaltenden Sichtfelder gehören zur Straße und bilden die Straßengrenze. Von daher wären die Planunterlagen B 1.4.1-7 bis 1.4.1-9 als Bestandteil des Verfahrens zu werten und nicht nur als nachrichtliche Information.

Die Straßenentwässerung ist über die Fahrbahn vorgesehen. Die Bankette/Seitenstreifen wären deshalb mit 12% auszubilden. Die notwendigen Kontrollschächte zur Überwachung der Entwässerungseinrichtung wären vorzusehen.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser soll in eigens hierfür ausgebildete Mulden versickern. Die vorgelegten Unterlagen weisen jedoch nicht nach, dass dies von wasserrechtlicher Seite genehmigungsfähig ist. Entsprechende Angaben zur Verkehrsbelastung sind vorzulegen.

Die einzelnen Mulden wären in das Bauwerksverzeichnis (B1.7) mit entsprechender Regelung aufzunehmen.

Die Breite des neuen Fuß-/Radwegs von ca. 2,00 wäre in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

Der Plan 1.3-1 „Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen“ wäre dahingehend zu ergänzen, dass die Zahl der Stellplätze im Parkhaus festgesetzt werden.

Durch den Neubau sollte die Kreisstraße von ca. 6,00 m auf 7,50 m verbreitert werden. Auswirkungen auf die Kapazität, durch eine verstärkte Trennungswirkung oder durch die höhere Versiegelung werden in den eingereichten Unterlagen nicht untersucht.

Die Größe des neuen Tores 31 lässt auf eine Veränderung der Bedeutung der Straße schließen, die wahrscheinlich in Zusammenhang mit dem später vorgesehenen Bau von Terminal 3 und der Neuordnung der Cargo City Süd steht. Die Unterlagen enthalten jedoch kein Verkehrskonzept, das sich mit den Auswirkungen der Veränderungen der Straße befasst.

▪ **Straßenrechtliche Hinweise**

Bei der Anbindung des Tores 31 handelt es sich gemäß Erläuterungsbericht um eine private Zufahrt. Diese wäre nach dem §§ 19 und 16 HStrG zu regeln. Die Erlaubnisnehmerin (Fraport) hätte dem Straßenbaulastträger alle im Zusammenhang mit der Zufahrt entstehenden Kosten zu ersetzen. Später eventuell erforderliche Änderungen der Zufahrt, auch Änderungen aufgrund andersartiger oder größerer Verkehrsmengen, gingen zu Lasten der Vorhabensträgerin (Fraport). Auf entsprechende Regelungen wäre im Bauwerksverzeichnis (B 1.7) hinzuweisen.

Eine Widmung der verlegten K 823/152 im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses, wie von Fraport vorgesehen, ist nach Straßenrecht nicht möglich. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wäre die Neubaustrecke gem. §4 HStrG zu widmen und der aufzugebende Abschnitt der K 152 gem. §6 HStrG einzuziehen. Die hierfür erforderlichen Unterlagen wären von Fraport zu erstellen und über den Baulastträger an die jeweils zuständigen Stellen zur Widmung und Einziehung weiter zu leiten.

Die hiermit verbundene Aktualisierung der Straßeninformationsbank und Übergabe von Bestandsplänen wäre in einer Vereinbarung zwischen den Beteiligten aufzunehmen und festzuschreiben. Das Bauwerksverzeichnis wäre diesbezüglich zu ergänzen.

Die Ausführungsplanung der K 152 hätte in enger Abstimmung mit dem Kreis Groß-Gerau als Baulastträger sowie dessen Auftragsverwaltung (HSV/ASV Darmstadt) zu erfolgen.

Die Vorhabensträgerin hätte dem Baulastträger alle Kosten zu ersetzen, die im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung, der örtlichen und überörtlichen Bauüberwachung, etc. entstünden. Hierüber wäre zwischen dem Kreis Groß-Gerau und der Fraport AG eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen und das Bauwerksverzeichnis zu ergänzen.

Die Mehrkosten für die Unterhaltung, insbesondere für die Unterhaltung der Versickerungsmulden, wären gem. § 21 HStrG seitens der Vorhabensträgerin zu Gunsten des Kreises Groß-Gerau zu erstatten. Eine entsprechende Regelung wäre in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

3 Bedenken des Kreises Groß-Gerau als Träger öffentlicher Belange

3.1 Schutzgut Menschen: Zunehmende Lärmbelastung

▪ Fehlende Fluglärmprognose

Die Antragstellerin verzichtet im Antrag auf die Prognose der Fluglärmsituation. Vielmehr behauptet sie, dass sich durch den Bau der Wartungseinrichtungen für den A 380 und insbesondere durch den Betrieb des A 380 am Flughafen Frankfurt die Lärmsituation nicht ändere, da der A 380 nicht lauter sei als die B 747-400, die durch den A 380 sukzessive ersetzt werde.

Bisher sind die genauen Lärmauswirkungen des Flugzeuges jedoch nicht bekannt. Ein Prototyp soll erst im Jahr 2004 gebaut werden. Es gibt lediglich die Aussage von Airbus, dass der A 380 nicht lauter sein werde als das derzeit lauteste Flugzeug, das in Frankfurt fliegt. Erfahrungswerte belegen jedoch, dass bei großdimensionierten Fluggeräten, zu denen auch der A 380 zu zählen ist, aerodynamisch bedingt eine höhere Geräuschentwicklung zu erwarten ist, als dies bei kleineren Flugzeugen der Fall ist. Es ist deshalb zu befürchten, dass sich die Lärmsituation durch den neuen Flugzeugtyp verschlechtern wird.

Die Fraport AG vergleicht die Steigleistung von Jumbo und A 380 lediglich im oberen Luftraum, auf Angaben für den lärmrelevanten unteren Luftraum wird jedoch verzichtet. Gerade hier schneidet der A 380 jedoch wesentlich schlechter ab als die Boeing 747-400 und genauso schlecht wie der A 340-200/-300. Die maßgebliche darstellende Größe ist hier der Quotient Schub/Gewicht, der beim A 380 verhältnismäßig gering ist. Es ist deshalb zu befürchten, dass sich der A 380 durch ein ähnlich schlechtes Steigverhalten auszeichnet wie der „Jumbo“ B 747 und auf den Abflugrouten sehr tief fliegt. Auch die Belastung in der Nacht wird nach der beabsichtigten Planung größer sein, wenn aerodynamisch lautere Flugzeuge fliegen.

Neben der B 747-400 muss sich der A 380 aber auch einem Vergleich mit der B 777 und dem A 340-600 stellen; letzterer ist hinsichtlich der Kapazität praktisch identisch mit der B 747-400. Diese Flugzeuge entsprechen aerodynamisch dem Stand der Technik und haben dank angemessener Motorisierung auch eine ordentliche Steigleistung, d.h., dass ihre Lärmimmission mit zunehmender Entfernung vom Flughafen auch schnell abnimmt. Wir fordern deshalb den Vergleich der Lärmimmission des A 380 mit B 777 und A 340-600.

Zudem ist die Behauptung der Fraport AG in den Antragsunterlagen, mit dem Neubau der A 380-Werft wäre keine Erhöhung der Flugbewegungen verbunden, unzutreffend. Um eine möglichst hohe Auslastung des Großraumflugzeuges zu erreichen, ist es naheliegend, dass durch den A 380 zusätzliche Zubringerflüge verursacht werden. Gerade durch den Einsatz des A 380 soll ja die Hub-Funktion des Flughafens gestärkt werden. Der Einsatz des A 380 am Flughafen Frankfurt wird also mit einer Verkehrssteigerung des Luftverkehrs in Frankfurt verbunden sein. Auch die Einrichtung der Wartungsstation in Frankfurt wird diesen Effekt verstärken. Allgemein ist anerkannt, dass über den Zusammenhang zwischen dem Maßstab der Flugbetriebsflächen und den Lärmeinwirkungen ein verlässlicher

Erfahrungswert besteht (BVerwG, NVwZ 2000, 681). Daher ist ohne weiteres davon auszugehen, dass mit der vorliegend geplanten Erweiterung der Flugbetriebsflächen auch eine Steigerung der Lärmeinwirkungen einhergehen wird.

Dass der Bau der A 380-Werft eine Kapazitätssteigerung zur Folge haben wird, ergibt sich auch aus den eingereichten Unterlagen (s. B 1, S. 31). Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Zahl der Stellplätze von derzeit acht über einen Zeitraum von zwölf Jahren auf insgesamt 14 anwachsen soll. Diese extrem hohe Steigerung von 75% ist in keinem Fall gerechtfertigt. Selbst im Ausbaufall stehen die geplanten 14 Wartungspositionen in keiner Relation zu den prognostizierten 660.000 Flugbewegungen. Es liegt daher die Vermutung nahe, dass hier ein A 380-Wartungsstützpunkt für ganz Europa geschaffen werden soll, der zu einer Mehrbelastung der Region durch zusätzliche, v.a. auch nächtliche, Wartungsflüge führt. Daher wird es auch reine Wartungsflüge zum Flughafen Frankfurt geben. Diese genannten Effekte sind in den Antragsunterlagen der Fraport AG nicht berücksichtigt.

▪ **Bewertungskriterien**

Bei der Bewertung des Lärms ausgehend von der A 380-Werft wird ebenso wie bei der Bewertung des Fluglärms ausgehend vom Flughafen Frankfurt auf die „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept“ der Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng verwiesen. Die von diesen Autoren vorgeschlagenen Grenzwerte halten einer kritischen Prüfung nicht stand. Sie stehen vielmehr im Gegensatz zu anderen aktuellen Veröffentlichungen wie denen des Umweltbundesamtes in „Fluglärmwirkungen, Berlin 2000“ oder denen des Sachverständigenrates für Umweltfragen im Umweltgutachten 2002, Kapitel 3.2.2.2 „Fluglärm“.

Die in der „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept“ angegebenen Kriterien leiden schon an dem Mangel, dass sie ohne jegliche wissenschaftliche Begründung und jeden konkretisierenden Hinweis auf entsprechende wissenschaftliche Quellen dargeboten werden. Die wissenschaftliche Fundierung der angewendeten Kriterien ist daher sehr stark zu bezweifeln.

Die dargebotenen Kriterien sind auch aus einem anderen wichtigen Grund nicht geeignet, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Belastung der Bevölkerung durch Lärm festzulegen: Den Werten fehlt der gesellschaftliche Konsens und dadurch die demokratische Legitimation, die bei Rechtsnormen vorliegt und auch bei der Normierung z.B. durch DIN-Normen durch die Bildung von Fachgremien vermittelt wird.

Wir fordern eine Beurteilung des Vorhabens nach TA Lärm. Nach § 2 Abs. 2 BImSchG gelten die Vorschriften des BImSchG und somit auch der TA Lärm zwar nicht für Flugplätze. Die Flugzeugwartung steht jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, und der Betrieb einer Flugzeugwartungshalle entspricht hinsichtlich der Art der von ihm ausgehenden Geräuschemissionen einem nach TA Lärm zu beurteilenden Gewerbebetrieb. Zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelastung ist deshalb bei der Beurteilung des Vorhabens die der TA Lärm zu Grunde liegende Methodik zur Beurteilung heranzuziehen.

Im übrigen wurden auch bei der Lärmprognose zum Raumordnungsverfahren alle Geräusche des Flughafens bis auf die Start- und Landevorgänge nach TA Lärm bewertet. Nur die Start- und Landevorgänge wurden nach Fluglärmgesetz beurteilt. Selbst das Rollen zur Startbahn wurde als Anlagengeräusch nach TA Lärm bewertet. Die Nichtanwendung der TA Lärm ist insofern in konsequent und deshalb zu beanstanden.

Für die Heranziehung der TA Lärm spricht auch eine vorläufige Entscheidung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26.04.2001. Diese enthält unter Ziffer III.5 folgende Auflage: „Der Bodenlärm soll in Anlehnung an die TA Lärm ermittelt und dargestellt werden“. Es macht wohl wenig Sinn, eine beantragte Anlage nach Fluglärm-Gesichtspunkten zu prognostizieren und zu bewerten, wenn nach Errichtung der Anlage für die Bestimmung des Beurteilungspegels die TA Lärm heranzuziehen ist.

Bei einer Anwendung der TA Lärm ist eine Überschreitung der zulässigen Immissionsrichtwerte für die Messpunkte Walldorf 3 und Walldorf 4 nach Inbetriebnahme der Wartungshalle in den Nachtstunden festzustellen.

Die Triebwerke werden nach der Wartung in den Stufen Idle, Teillast und Vollast getestet. Die Tests werden sowohl am Tag als auch in der Nacht durchgeführt. Wegen der hohen Lärmbelastung bei Vollast sollen diese Tests nachts nur zwischen den beiden Parallelbahnen ausgeführt werden. Die Ergebnisse der Lärmprognose zeigen, dass es Konflikte in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) bei

- Schlepptvorgängen und Triebwerksprobeläufen am Messpunkt Walldorf 3 und bei
- Triebwerksprobeläufen Vollast an den Messpunkten Walldorf 3 und Walldorf 4 gibt.

Diese Lärmkonflikte werden in der Prognose nicht offen dargestellt.

Deutlich wird der Unterschied der Bewertung an den angegebenen Ergebnissen. Nach der vorliegenden Lärmprognose wird lediglich geprüft, ob der präventive Richtwert für eine Gesundheitsgefährdung und die präventiven Richtwerte für die Nachtzeit eingehalten werden.

Bewertet man den prognostizierten Lärm nach TA Lärm, so wird der zulässige Spitzenwert F_{\max} in Walldorf an den Messpunkten 1 bis 4 um bis zu 9,5 dB (A) überschritten.

Die Messpunkte 3 und 4 in Walldorf liegen in einem reinen Wohngebiet (Bebauungsplan „Westlich des Friedhofes“, rechtskräftig seit 24.09.1976). Es werden bei nächtlichen Triebwerksprobeläufen Lärmspitzen von 64,5 bzw. 63,3 dB (A) prognostiziert. Nach TA Lärm darf der Spitzenwert „nachts“ den zulässigen Immissionsrichtwert (35 dB (A)) um nicht mehr als 20 dB (A) überschreiten. Dies ist hier aber mit den prognostizierten 64,5 bzw. 63,3 dB (A) deutlich der Fall. Nächtliche Triebwerksprobeläufe sind deshalb nicht zulässig.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die zusätzliche Lärmbelastung durch die Wartungshalle zwar angegeben, aber die Zusatzbelastung nicht bewertet wird. Dazu wäre die Ermittlung der Vorbelastung erforderlich und die Bewertung, ob es durch die Zusatzbelastung zu Überschreitungen des zulässigen Immissionsrichtwertes kommt.

3.2 Schutzgut Menschen: Verlust unersetzbarer Waldfunktionen

Überwiegende Gründe des Gemeinwohls, die nach dem Hessischen Forstgesetz eine Aufhebung der Bannwalderklärung und somit die Rodung von 17 ha Bannwald ermöglichen würden, sehen wir nicht gegeben. Da nicht nachvollziehbar nachgewiesen wird, dass kein anderer Standort innerhalb des Flughafenzauns und somit außerhalb des Bannwalds geeignet ist, ist auch kein Nachweis erbracht, dass die Realisierung des Vorhabens vor den Schutz des Waldes zu stellen ist.

Der Wald um den Flughafen erfüllt wichtige Funktionen für den Immissionsschutz (Lärm und Schadstoffe), den Sichtschutz, das Klima und die Wasserhaltung. Durch die geplante

Rodung kann er diese Funktionen nicht mehr im bisherigen Umfang wahrnehmen. Dieser Funktionsverlust im direkten Flughafenumfeld ist nicht durch Aufforstungen an anderer Stelle ersetzbar.

Dem Wald um den Flughafen kommt zudem in seiner Gesamtheit eine hohe Bedeutung als Erholungsgebiet zu. Die zunehmende Verkleinerung dieser Waldflächen mindert diese Erholungsfunktion erheblich und führt letztendlich zum Verlust der wenigen im Rhein-Main-Gebiet noch verbleibenden Naherholungsgebiete. Die stetige Minderung der weichen Standortfaktoren im Rhein-Main-Gebiet durch Verschlechterung der Umweltbedingungen und gleichzeitige Zunahme der Lärmbelastung, wird sich mittel- bis langfristig auch negativ auf den Wirtschaftsstandort auswirken.

3.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch das Bauvorhaben werden faunistisch und floristisch hoch schutzwürdige Bereiche verschiedener naturschutzrechtlicher Schutzkategorien beeinträchtigt.

▪ Auswirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet

Das Vorhaben grenzt unmittelbar an das einstweilig sichergestellte Europäische Vogelschutzgebiet „Markwald und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“. Durch die Eingriffe in direkter Nähe und die dauerhafte Belastung durch die dann unmittelbar angrenzende Okrifteler Straße ist mit einer Beeinträchtigung des Gebiets zu rechnen.

Gemäß Sicherstellungsverordnung ist es Ziel, jene Waldflächen, die als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden sollen, als Lebensraum der nach Anhang I der Richtlinie der Europäischen Union Nr. 79/409 (Vogelschutzrichtlinie) geschützten Vogelarten – *Mittel-, Grau-, Schwarzspecht* – sowie weitere nach der Roten Liste gefährdete Vogelarten während der Dauer des Ausweisungsverfahrens vor nachteiligen Veränderungen zu schützen. Somit gilt ein generelles Verschlechterungsverbot.

Bauliche Anlagen sind gemäß Verordnung ohne Ausnahme verboten.

Darüber hinaus besitzt der Bereich als „faktisches Vogelschutzgebiet“, d.h. ohne derzeitigen verbindlichen Rechtstatus, eine besonders hohe Schutzintensität aufgrund Artikel 4, Absatz 4 der Vogelschutzrichtlinie.

Hiernach ist jede Beeinträchtigung und erhebliche Belästigung verboten.

Das daraus resultierende absolute Verschlechterungsverbot wird durch Urteile des europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt (EuGH v. 07.12.00 – C-374/98; BVerwG v.14.11.02, 4A 15.02).

▪ Auswirkungen auf das FFH-Gebiet

Des weiteren liegt der Standort innerhalb von Waldflächen, die zur Nachmeldung als FFH-Schutzgebiet durch die hessische Landesregierung vorgesehen sind. Neben anderen Gründen ist ein wesentlicher Grund für die Unterschutzstellung das Vorkommen des Hirschkäfers, der insbesondere auch auf den vom Vorhaben betroffenen Flächen anzutreffen ist. Bei einem Verlust von über 40 ha dieses wertvollen Lebensraumes liegt zweifellos eine erhebliche Beeinträchtigung vor.

Nach Art. 6, Abs. 4, Satz 1 FFH-Richtlinie sind Eingriffe nur ausnahmsweise möglich, wenn zwingende Allgemeininteressen vorliegen und keine Alternativlösung besteht und al-

le notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz von Natura 2000 ergriffen werden können.

Überwiegendes Allgemeinwohl kann nicht geltend gemacht werden. Dem Gemeinwohl, insbesondere im Hinblick auf Gesundheit und Lebensqualität, ist mit dem Erhalt des betroffenen Bannwaldes mit seinen unersetzbaren positiven Funktionen auf den Naturhaushalt sowie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und als Erholungsraum für den Menschen mehr gedient als mit der aus wirtschaftlichem Interesse beabsichtigten Errichtung der A 380-Werft.

Wie bereits unter Punkt 1.3 dargelegt, werden die vorhandenen Standortalternativen mit Hinweis auf den geplanten Flughafenausbau ignoriert. Naturschutzrechtlich ist diese Argumentation nicht haltbar, da andernfalls jeder Vorhabensträger unter Verweis auf potentielle Bauvorhaben die gesetzlich geforderte Alternativenprüfung aushebeln könnte.

Durch das Bauvorhaben werden einschließlich der durch die Verlegung der Okrifteiler Straße entstehenden Isolationsflächen, die keine nennenswerten positiven Funktionen mehr auf den Naturhaushalt sowie als Lebens- und Erholungsraum ausüben, insgesamt etwa 42 ha Wald vernichtet.

Diese Fläche gehen den dort vorkommenden Pflanzen und Tieren als wertvoller Lebens-, Brut- und Aufenthaltsraumraum verloren.

Aufgrund mangelnder geeigneter Bedingungen und Ausweichstandorte sind hierbei insbesondere jene Lebewesen erheblich und nachhaltig betroffen, die spezielle Lebensraumansprüche an historisch gewachsene Wälder und Baumbestände besitzen, u.a. die hier vorkommenden FFH-Käferarten Heldbock und Hirschkäfer. Hier wird im übrigen eine qualifizierte Bestandserhebung vermisst.

Auch mobilere Arten, wie beispielweise Vögel oder Fledermäuse, sind durch mangelnde Ersatzlebensräume unmittelbar bedroht.

Neben dem direkten Verlust an Lebensraum sind Verschlechterungen der verbleibenden Habitats durch Versiegelungen, Verlärmung, Lichtemissionen und Schadstoffeinträge zu erwarten.

Neben dem Waldverlust durch Rodung ist, insbesondere durch die Verlegung der Okrifteiler Straße, mit erheblichen Beeinträchtigungen an den dadurch entstehenden Waldrändern zu rechnen. Die an den Rändern auftretenden Effekte, wie z.B. Rindenbrand, können sich bis zu 100m in die Waldflächen auswirken und u.U. zur Auflösung des Waldrandes führen.

▪ **Ausgleichbarkeit und Kompensationsmöglichkeiten**

Hinsichtlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans bleibt insbesondere die Herleitung des notwendigen qualitativ-funktionalen Umfangs der Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung der erfolgenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft offen und ist nicht nachvollziehbar dargestellt. Es erfolgt lediglich eine Gegenüberstellung der Eingriffe und der beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen in ihrer Gesamtheit (jeweils als ein multifunktionaler Komplex) mit dem Resümee, dass die Eingriffe ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert sind.

Dabei ist nicht ersichtlich, wie beispielsweise die funktionalen Wertigkeiten der beeinträchtigten Schutzgüter berücksichtigt werden, welche Ansätze an den Kompensationsumfang für die einzelnen Funktionen zu Grunde gelegt werden, wie die unterschiedlichen Entwick-

lungszeiten der Biotope eine Berücksichtigung finden oder wie die einzelnen Funktionen auf den unterschiedlichen zur Verfügung stehenden Flächen erfüllt werden können. Angaben zu den Anforderungen an den Kompensationsumfang einerseits und dessen Zielerfüllung durch die geplanten Maßnahmen andererseits fehlen somit völlig.

Die geplanten Eingriffe in den zusammenhängenden alten Bannwaldbestand und die damit verbundenen Habitat-Verluste sind durch Waldneuanlagen (M15-M21), überdies in räumlicher Entfernung, flächenmäßig und vor allem funktional nicht kompensierbar.

Für eine naturschutzrechtliche Anerkennung der im Waldbereich dargestellten Maßnahmen M1, M4, M7-M21 muss belegt werden, dass sie die Grundpflichten des Waldbesitzers übersteigen und *vorrangig* dem Naturschutz dienen.

Des Weiteren ist aufgrund des Eingriffs in das Landschaftsbild als eines der Schutzgüter, das von der Eingriffsregelung des § 5 Abs. 1 HENatG erfasst ist, im Zuge der Eingriffs-/Ausgleichsplanung eine Landschaftsbildanalyse durchzuführen, die u.a. die Empfindlichkeit der Landschaft, Intensität des Eingriffs, Sichtbarkeitsfaktor, Wirkzonen und Verschattungsbereiche beinhaltet.

Darüber hinaus ist auf den nach FFH-Richtlinie erforderlichen Ausgleich hinzuweisen, der sich streng an der Kohärenz des Natura-2000-Netzes orientieren muss und mit dem naturschutzrechtlichen Ausgleich nach HENatG oder BNatSchG nicht identisch ist.

Weiterhin ist zu beachten, dass Artikel 6, Abs. 4 der FFH-Richtlinie die Prüfung von Alternativlösungen, die weit über einen Variantenvergleich hinausgehen, fordert. Demnach ist sowohl die Prüfung von Standort- als auch von Systemalternativen erforderlich.

Die vorliegende Planung wird unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Sachlage als nicht verträglich mit den Zielen und Grundsätzen von Natur und Landschaft und damit als nicht kompensierbar abgelehnt.

3.4 Schutzgut Boden

Das Vorhaben führt zu zusätzlicher Versiegelung von ca. 24 ha und wirkt sich somit nachteilig auf den Wasserhaushalt und das lokale Klima aus. Wie bereits unter Punkt 1.3 dargelegt, wären diese negativen Auswirkungen vermeidbar, indem ein Standort innerhalb des Flughafengeländes und somit auf bereits versiegelter Fläche gewählt würde. Das Vorhaben verstößt dadurch gegen das Bodenschutzgesetz, nach dem schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens zu vermeiden sind.

3.5 Schutzgut Wasser

Die Unterlagen zum Aspekt Grundwasser sind unvollständig, da keine Grundwasseranalyse für den vorgesehenen Standort durchgeführt wurde. Eventuelle Belastungen des Grundwassers durch Altlasten und Schadensfälle auf der US-Airbase und dem Flughafengelände werden nicht untersucht. Auch über eine ggf. durchzuführende Sanierung wird nichts ausgesagt.

Die geplanten Bauwerke ragen in das Grundwasser hinein (z.B. Hallenfundamente). Dies kann zu Aufstau bzw. Absenkung des Grundwasserstandes führen. Diesbezüglich fehlen in den Unterlagen jegliche Quantifizierungen. Es wird lediglich ausgeführt, dass die nur gering in den Fließquerschnitt des Grundwassers einbindenden Baukörper mit Bezug auf die wassererfüllte Mächtigkeit von ca. 30 m „ohne Bedeutung“ seien. Maßgeblich ist das Ver-

hältnis des versperrten Querschnittsanteils zum verbleibenden Fließquerschnitt. Es wird darauf hingewiesen, dass beim Vorliegen einer Sperrschicht (S. 53) der „oberflächennahe Grundwasserleiter teilweise abgesperrt“ werde. „Genauere Aussagen“ werden mit der Begründung über nicht bekannte „Details zur lokalen Geologie“ als nicht möglich charakterisiert.

Mit geringem Aufwand hätten durch Grundwassermodellrechnungen unter verschiedenen Annahmen potenzielle Aufhöhungs- bzw. Absenkungsbereiche aufgezeigt werden können. Hierbei hätte sich schnell gezeigt, ob eingehende Untersuchungen zu den „Details“ der „lokalen Geologie“ relevant und erforderlich sind. Von daher sind die vorgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar und mangelhaft.

Durch die ins Grundwasser einbindenden Baukörper kann auch eine begleitende oder spätere Sanierung beeinflusst werden. Auch hierzu werden in den Unterlagen keine Aussagen gemacht.

Gegen die Anlage eines Amphibienteichs am Wasserwerk Hofgut Schönau bestehen Bedenken, da dieser in der Wasserschutzgebietszone IIIA errichtet werden soll. Hierbei wird Grundwasser angeschnitten. Für die notwendige Ausnahmegenehmigung ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ein entsprechender Antrag ist in den Unterlagen jedoch nicht enthalten.

3.6 Schutzgüter Luft und Klima

Die Schadstoffbelastungen, die aus dem zusätzlichen Verkehr auf der Okrifteler Straße, den zu erwartenden zusätzlichen Flugbewegungen und vom Wartungsbereich ausgehen werden, werden unterschätzt, ebenso die Auswirkungen auf den Wald durch zusätzliche Schadstoffeinträge über den Luftpfad.

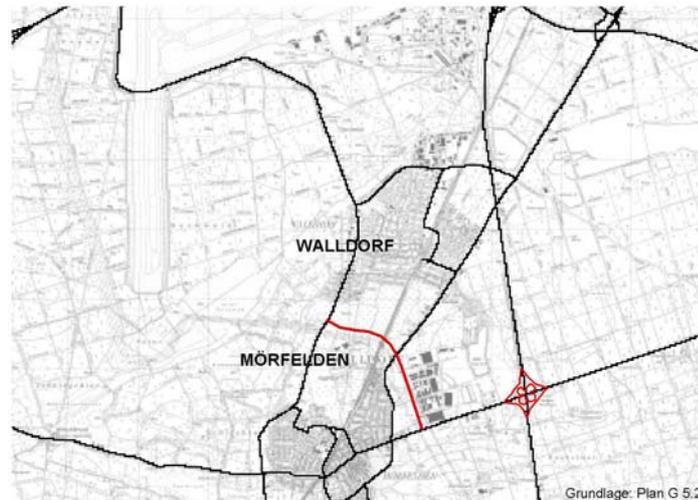
Durch die Waldverluste und die zusätzliche Flächenversiegelung sind negative Auswirkungen, zumindest auf das lokale Klima zu erwarten, die bisher nicht vollständig erfasst und geprüft wurden.

3.7 Landgebundener Verkehr

Das Verkehrsgutachten (G 5) geht davon aus, dass zahlreiche Maßnahmen im Straßennetz bis 2015 unabhängig von der Entwicklung des Flughafens realisiert sein werden (Anlage G5-1). Dabei werden jedoch einige Maßnahmen angeführt, die nicht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind. Hierunter fallen u.a. der Vollausbau der Anschlussstelle Frankfurt-Niederrad (A 5), die Umgestaltung der Anschlussstelle Opelring (A 648), die Verlegung und der vierstreifige Ausbau der B 43 im Bereich des Güterverkehrszentrums Mönchhof und der vierstreifige Ausbau der B 54 zwischen der Anschlussstelle Rodgau-Hainhausen und der B 488. Der Bundesverkehrswegeplan, der vom Bundeskabinett am 02.07.2003 beschlossen wurde, zeigt den Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) bis 2015 auf. Mit einer Realisierung von Maßnahmen, die nicht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind, kann bis 2015 nicht gerechnet werden.

Das dem Verkehrsgutachten zu Grunde liegende Straßennetz ist unvollständig. Es fehlen die sog. Querspange in Mörfelden-Walldorf, die eine attraktive Verbindung zwischen dem Plangebiet und der Autobahnauffahrt Langen / Mörfelden (A 5) herstellt, sowie die Autobahnauffahrt (siehe Grafik). Dadurch ist eine erneute Verkehrsumlegung erforderlich.

Abbildung 6: Straßennetz (G 5.2) korrigiert



Aus diesem Grund ist zu bezweifeln, ob die im Gutachten errechnete Verteilung des Verkehrs von Tor 31 aus betrachtet in Richtung Norden und Süden zutrifft. Die zusätzliche Verkehrsbelastung in Walldorf könnte folglich deutlich höher sein.

Aus der Verkehrsuntersuchung geht außerdem hervor, dass im Umfeld des Flughafens zwischen dem Analysezeitpunkt 2000 und dem Prognosehorizont 2015 mit z.T. erheblichen Belastungszunahmen im übergeordneten Straßennetz zu rechnen ist. So steigt die Querschnittsbelastung auf der Okrifteler Straße südwestlich von Kelsterbach von rd. 5 700 Kfz/24h auf rd. 8 000 Kfz/24h, wobei es sich hier bei rd. 800 Kfz-Fahrten je Tag um Quell- und Zielverkehr von und zur A 380-Werft handelt. Dies ist vor dem Hintergrund des derzeit unzulänglichen Ausbauszustandes der Okrifteler Straße zu bewerten.

Da der Standort im ÖPNV lediglich per Bus zu erreichen ist, erscheint der angenommene MIV-Anteil von 76% unrealistisch – er wird voraussichtlich deutlich größer sein.

Die Buslinie 5514, die zwischen Darmstadt und dem Flughafen verkehrt und auch das Tor 31 anfährt, ist bereits heute ausgelastet. Im Falle einer Zunahme von Berufstätigen, die diese Linie nutzen, um zum Werftstandort zu gelangen, wäre ein Ausbau dieser Linie erforderlich. Die Unterlagen treffen hierzu keine Aussagen, insbesondere ist die Frage der Finanzierung zu klären.

Es fehlt ein Planfall „Flughafenausbau“, der die Verkehrsbelastung auf der verlegten Kreisstraße im Falle des von der Antragstellerin betriebenen Ausbaus darstellt. Nur so lässt sich eine zukünftige Störung und Beeinträchtigung der im Vogelschutzgebiet geschützten Arten durch Verkehrslärm beurteilen.

3.8 Fehlende Planunterlagen zur Gebäudekonstruktion

Die Unterlagen sind unvollständig, da keine Pläne der vorgesehenen Gebäude (Wartungshalle und Lagerhalle) enthalten sind. Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses sind diese Unterlagen jedoch zur Beurteilung des Vorhabens notwendig. Außerdem wird dadurch nichts über Wechselwirkungen mit den Schutzgütern ausgesagt. So hat z.B. die Gründung Einfluss auf die Schutzgüter Wasser und Boden, die

- 24 -

äußere Gestaltung auf das Landschaftsbild und die Ausführung der Außenbauteile auf die Schallemissionen und mögliche Beeinträchtigungen der Radarüberwachung. Ungeklärt ist dadurch auch, ob eine Verlegung des Radarturmes notwendig wird.