

## **9 Luftreinhaltung**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens bedingte Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe steht der Planfeststellung nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass auch bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens eine Gefahr für die menschliche Gesundheit durch Schadstoffbelastungen nicht besteht.

Diese Beurteilung stützt sich auf folgende von der Vorhabensträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Gutachten:

- G13.1 (Luftschadstoffe - Flugverkehr) des Ingenieurbüros Janicke vom 24.11.2006
- G13.2 (Luftschadstoffgutachten - Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände) der MUVEDA - Hellebrandt und Saeid Mahmoudi GbR vom 25.10.2006
- G13.3 (Luftschadstoffe - Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland) der IVU Umwelt GmbH vom 20.12.2006
- G13.4 (Luftschadstoffe - Gesamtimmissionen) der IVU Umwelt GmbH vom 29.12.2006
- G14 (Humantoxikologie) von Dr. Irene Tesseraux vom 17.12.2006

In den drei Einzelgutachten G13.1, G13.2 und G13.3 wurden für drei Szenarien, d. h. die Ist-Situation im Jahr 2005, den Prognosenullfall für das Jahr 2020 und den Planungsfall für 2020, für die Schadstoffe NMVOC, CO, NO<sub>x</sub>, Benzol, B(a)P, PM<sub>10</sub>, Ruß und SO<sub>2</sub> in einem 40 km x 40 km großen Untersuchungsgebiet mit einer Auflösung von 1 km x 1 km sowie zusätzlich in einem 14 km x 14 km großen Nahbereich mit einem Raster von 250 m x 250 m Ausbreitungsrechnungen zur Prognose der Immissionen verschiedener Emittentengruppen durchgeführt. Das Gutachten G13.4 führt die Ergebnisse der Teilgutachten zusammen und ermittelt unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung die Gesamtimmissionssituation. Gegenstand des Gutachtens G14 ist eine humantoxikologische Bewertung der im Gutachten G13.4 ermittelten Gesamtschadstoffbelastung.

### **9.1 Grundlage der Bewertung / Methodik der Untersuchungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat die Gutachten überprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das eingestellte Datenmaterial und die zugrunde gelegte Methodik nicht zu beanstanden sind.

### 9.1.1 Emissionsquellen

Im Gutachten G13.1 (Luftschadstoffe - Flugverkehr) wurden die luftverkehrsbedingten Emissionen betrachtet. Gegenstand des Gutachtens sind die Emissionen aus den Flugzeugtriebwerken während des so genannten LTO (Landing-Takeoff)-Zyklus sowie die Emissionen aus den Hilfsaggregaten der Flugzeuge, die für Triebwerksstarts und zur zeitweiligen Strom- und Klimaversorgung während der Standzeiten der Flugzeuge auf den Positionsbereichen eingesetzt werden (so genannte Auxiliary Power Units, APUs). Darüber hinaus wurden in das Gutachten G13.1 die Emissionen aus Triebwerksstarts auf den Positionen und die Emissionen aus Triebwerksprobeläufen der Flugzeuge während der Standzeiten am Boden sowie die Emissionen aus Tests ausgebauter Triebwerke im Triebwerksprüfstand im Nordwesten des Flughafens (Gebäude 475) eingestellt.

Der oben genannte LTO-Zyklus setzt sich zusammen aus dem Landeanflug bis zum Aufsetzen des Flugzeugs auf der Landebahn, dem Ausrollen bis zum Abrollpunkt, dem Rollen zum Positionsbereich, auf dem die Abfertigung stattfindet, dem Rollen von der Position zur Startbahn, dem Start bis zum Abheben und dem Steigflug. Während der Phasen des LTO-Zyklus werden die Triebwerke in unterschiedlichen Schubleistungsstufen mit jeweils charakteristischen Emissionseigenschaften, die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization, ICAO) festgelegt werden, betrieben. Für den Landeanflug und das Ausrollen wird der Lastzustand Approach herangezogen, dem Rollen zum und vom Positionsbereich wird der Lastzustand Idle zugeordnet, dem Start wird der Lastzustand Takeoff und dem Steigflug schließlich der Lastzustand Climbout zugewiesen.

Dass die Flugbahnen für An- und Steigflug bis zu einer Flughöhe von 700 m über Grund verfolgt wurden und die Ausbreitungsrechnung ab dieser Emissionshöhe abgebrochen wurde, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. In Anhang B des Gutachtens G13.1 hat die Vorhabensträgerin nachgewiesen, dass Flugzeugemissionen oberhalb einer Flughöhe von 600 m aufgrund der langen Transportzeiten zum Boden und der damit verbundenen Verdünnung keinen relevanten Beitrag zu den bodennahen Immissionen liefern. Bei einer Begrenzung der zu berücksichtigenden Emissionen bis zu einer Flughöhe von 700 m über Grund wird die Zusatzbelastung am Boden lediglich um ca. 1 % unterschätzt. Daher hat das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) mit Stellungnahme vom 14.12.2006 bestätigt, dass der Ausbreitungsrechnung eine ausreichende Emissionshöhe zugrunde liegt.

Die emittierenden Linienquellen konnten im Vergleich zu den Flugbahnen auch um 100 m, maximal bis zum Erdboden, abgesenkt werden, um dem Einfluss der von den Flugzeugen

ausgehenden Wirbelschleppen auf die Abgasfahne Rechnung zu tragen. Dem Ansatz der Vorhabensträgerin, die Emissionshöhe nach Maßgabe der mittleren Verhältnisse während der Lebensdauer einer Wirbelschlepe um 100 m herabzusetzen, hat das HLUG mit Stellungnahme vom 14.12.2006 zugestimmt.

Im Gutachten G13.2 (Luftschadstoffgutachten - Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände) wurden die Emissionen des Kfz-Verkehrs und der stationären Quellen auf dem Flughafengelände untersucht. Zu den gutachterlich betrachteten Quellgruppen zählen die Abgas- und Verdunstungsemissionen des Vorfeldverkehrs und des Kfz-Verkehrs auf dem Flughafengelände einschließlich des Besucherverkehrs an den Terminals und in den Parkhäusern. Gegenstand des Gutachtens G13.2 sind darüber hinaus die Emissionen aus den stationären Quellen wie den Feuerungs- und den Netzersatzanlagen samt der mobilen Bodenstromversorgung (so genannte Ground Power Units, GPUs). Auch die bei der Betankung der Flugzeuge und bei der Befüllung des Tanklagers sowie der Tankstellen als Arbeitsverluste bzw. durch Tankatmung entstehenden Verdunstungsemissionen sowie die Emissionen aus dem Einsatz lösemittelhaltiger Stoffe in Werkstätten und Werfthallen auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens wurden in das Gutachten G13.2 eingestellt.

Im Gutachten G13.3 (Luftschadstoffe - Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland) wurden die nicht flughafenspezifischen Emissionen betrachtet. Die wichtigsten Quellen sind neben den Abgas- und Verdunstungsemissionen des Straßenverkehrs im Umland die Emissionen von Industrie, Kleingewerbe, Haushalt und Hausbrand. Das Datenmaterial zur Ermittlung der Emissionen in G13.3 ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend aktuell. Die Berechnung der Emissionen des Kfz-Verkehrs wurde auf Grundlage des im Auftrag des Umweltbundesamtes herausgegebenen „Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ in der Version 2.1 aus dem Jahr 2004 angestellt. Grundlage der Modellrechnung zur Ermittlung der nicht straßenverkehrsbedingten Emissionen bildet das Emissionskataster des HLUG, das im Abstand von mehreren Jahren aktualisiert wird. Zum Zeitpunkt der Berechnungen der Vorhabensträgerin im Jahr 2006 standen für Industriequellen Emissionsdaten mit Erhebungsstand 2004 zur Verfügung, die auf die Bezugsjahre 2005 und 2020 fortgeschrieben wurden.

### **9.1.2 Auswahl des Schadstoffspektrums**

Das von der Vorhabensträgerin betrachtete Schadstoffspektrum ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Mit Kohlenwasserstoffen ohne Methan (NMVOC), Kohlenmonoxid (CO), Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), Benzo(a)pyren (B(a)P), Staubpartikeln mit einem aerodynamischen Durchmesser < 10 µm (PM<sub>10</sub>), Ruß und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>)

wurden sämtliche Schadstoffkomponenten in die Betrachtung eingestellt, die beim Betrieb eines Flughafens erfahrungsgemäß emittiert werden und sich somit vorhabensbedingt auf die Luftqualität in der Umgebung des Frankfurter Flughafens auswirken können.

Zusätzlich wurden emissionsseitig die Stoffe Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Toluol, Xylol und Methan untersucht. Auf eine Ausbreitungsrechnung für Toluol und Xylol hat die Vorhabensträgerin angesichts des niedrigen Immissionsniveaus der Stoffe, das in den Messwerten des HLUG (Jahresmittel 2006 von 6,2 µg/m<sup>3</sup> für Toluol und 4,5 µg/m<sup>3</sup> für Xylol an der Messstation Frankfurt - Friedberger Landstraße; vgl. Lufthygienischer Jahresbericht des HLUG 2006) und der Vorhabensträgerin (Jahresmittel 2006 von 2,0 µg/m<sup>3</sup> (SOMMI 1) bzw. 1,6 µg/m<sup>3</sup> (SOMMI 2) für Toluol und 1,1 µg/m<sup>3</sup> (SOMMI 1) bzw. 1,4 µg/m<sup>3</sup> (SOMMI 2) für Xylol an den Messstationen SOMMI 1 und 2; vgl. Lufthygienischer Jahresbericht der Fraport AG 2006) zum Ausdruck kommt, zu Recht verzichtet. Zudem kann auf die Immissionsprognose für den Stoff Benzol verwiesen werden, da die Parameter Toluol und Xylol aufgrund des vergleichbaren Ausbreitungsverhaltens eine ähnliche Immissionsentwicklung wie Benzol erwarten lassen. Auch eine Berechnung der Immissionen für CO<sub>2</sub> und Methan ist entbehrlich. Bei diesen Schadstoffen handelt es sich um Treibhausgase, die im globalen, nicht aber im regionalen Maßstab wirken; ein Bezug zum planfestgestellten Vorhaben kann insoweit nicht hergestellt werden.

Entgegen der Forderung einwendender Kommunen mussten Untersuchungen zu Dioxinen, Furanen und polychlorierten Biphenylen (PCB) nicht durchgeführt werden. Vor dem Hintergrund des Emissionsmessprogramms an Flugzeugtriebwerken auf dem Frankfurter Flughafen aus dem Jahr 1994, dessen Ergebnisse von Eickhoff dokumentiert wurden („Emissionen organisch-chemischer Verbindungen aus zivilen Flugzeugtriebwerken“, Hessische Landesanstalt für Umwelt, Schriftenreihe Umweltplanung, Arbeits- und Umweltschutz, Heft 252), ist davon auszugehen, dass die in Triebwerksemissionen aufgefundenen Kohlenwasserstoffe in einem Konzentrationsbereich liegen, der aus lufthygienischer Sicht irrelevant ist. Dass mit PCB, Dioxinen und Furanen aus Flugzeugtriebwerken allenfalls im Nanogramm-Bereich, d. h. auf nicht relevantem Konzentrationsniveau, zu rechnen ist, hat das HLUG mit Stellungnahme vom 14.12.2006 bestätigt. Genauso wenig zu beanstanden hat die Planfeststellungsbehörde das Fehlen von Untersuchungen zu Arsen, Cadmium, Quecksilber und Nickel. Diese Schadstoffe gehören nicht zu den Komponenten, die bei flughafenbetrieblichen Aktivitäten entstehen und die Luftqualität in der Region beeinflussen.

Für die Planfeststellungsbehörde besteht auch kein Anlass, von der Vorhabensträgerin zu fordern, Staubpartikel mit einem aerodynamischen Durchmesser < 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>) in die Untersuchung einzustellen. Weder in den europäischen Luftqualitätsrichtlinien noch in der

22. BImSchV sind Grenz- bzw. Zielwerte für  $PM_{2,5}$  normiert. Die 22. BImSchV beschränkt sich auch nach der Bekanntmachung der jüngsten Novellierung vom 04.06.2007 (BGBl. I S. 1006) in § 4 darauf, Grenzwerte für  $PM_{10}$  zum Schutz der menschlichen Gesundheit festzusetzen. In der Anlage 5 zur 22. BImSchV findet sich unter V. lediglich der Hinweis, dass eine geeignete vorläufige Referenzmethode für die Probenahme und Messung der  $PM_{2,5}$ -Konzentration vorbereitet wird. Weitergehende Anforderungen lassen sich auch nicht aus der Richtlinie 1999/30/EG herleiten. In Art. 5 Abs. 2 der 1. Tochterrichtlinie werden die Mitgliedstaaten lediglich angewiesen, Messstationen zur Bereitstellung der Daten zur  $PM_{2,5}$ -Konzentration einzurichten und zu betreiben sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften entsprechende Messwerte zu übermitteln (so auch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16.03.2006 - BVerwG 4 A 1075.04 -).

Daran ändert auch der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.09.2005 (KOM(2005)447) im Rahmen der Thematischen Strategie zur Luftreinhalteplanung nichts. Zwar sieht Art. 15 Abs. 4 i. V. m. Anhang XIV, Abschnitt C, des Kommissionsvorschlags vor, dass die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass die  $PM_{2,5}$ -Konzentration in der Luft ab 01.01.2010 eine Obergrenze von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht überschreiten darf. Doch angesichts kontroverser Diskussionen auch und gerade um die Beurteilungskriterien für  $PM_{2,5}$  (vgl. nur die Entschließung des Europäischen Parlaments zur Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung vom 26.09.2006 (2006/2060(INI))) lässt die Verabschiedung der Richtlinie vorerst noch auf sich warten.

Die Auswahl des betrachteten Schadstoffspektrums ist somit nicht zu beanstanden.

### **9.1.3 Bemessung und Auflösung des Untersuchungsraums**

Der Untersuchungsraum ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausreichend bemessen. Die Ausbreitungsrechnungen in den Gutachten G13.1 bis G13.3 wurden für ein  $40 \text{ km} \times 40 \text{ km}$  großes Untersuchungsgebiet um den Frankfurter Flughafen mit einer räumlichen Auflösung von  $1 \text{ km} \times 1 \text{ km}$  durchgeführt. Zusätzlich wurden die Immissionen im Nahbereich des Flughafens für ein  $14 \text{ km} \times 14 \text{ km}$  großes 250 Meter-Raster berechnet.

Damit ist der Untersuchungsraum so abgegrenzt, dass sämtliche relevanten Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens davon erfasst sind. Die Bereiche mit vorhabensbedingten Zusatzbelastungen  $> 3 \%$  des Jahresmittelwerts der einzelnen Schadstoffe (vgl. die Irrelevanzschwelle nach Nr. 4.2.2 a) der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft)) liegen im Untersuchungsgebiet. Außerhalb des Betrachtungsraums tritt kein relevanter Immissionszu-

wachs auf, der auf den Ausbau des Frankfurter Flughafens zurückzuführen wäre. Einer Erweiterung des Untersuchungsraums bedarf es daher nicht.

Auch eine Rastergröße unter 1000 m (40 km x 40 km Untersuchungsgebiet) bzw. 250 m (14 km x 14 km Nahbereich) ist nicht erforderlich. Insbesondere für die Emissionen aus dem Flugverkehr liefert das 250 m-Raster des Nahbereichs bereits eine sehr feine Auflösung, die einer punktuellen Betrachtung nahe kommt und kleinräumig repräsentative Aussagen erlaubt. Angesichts der gleichmäßigen, relativ schwachen Struktur des flughafenbezogenen Immissionsfeldes ist die vorhabensbedingte Zusatzbelastung im 250 Meter- bzw. 1000 Meter-Raster mit für die Planfeststellung hinreichender Genauigkeit ermittelt und dargestellt. Eine höhere Auflösung hätte keinen zusätzlichen Informationsgewinn für die Schadstoffbelastung durch das planfestgestellte Vorhaben (so auch das HLUG mit Stellungnahme vom 14.12.2006).

#### **9.1.4 Geeignetheit des Ausbreitungsmodells LASAT**

Die Immissionsberechnungen durften aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit dem Ausbreitungsmodell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol Transport) durchgeführt werden. LASAT ist ein Partikelmodell nach der Richtlinie VDI 3945 Blatt 3. Es berechnet die Ausbreitung von Spurenstoffen in der Atmosphäre, indem es die Bewegung der Partikel mit Hilfe eines stochastischen Prozesses simuliert. Die Kritik von Einwenderseite an der Geeignetheit des Modells ist zurückzuweisen. LASAT entspricht den Vorgaben des Anhangs 3 zur TA Luft für Ausbreitungsrechnungen. Das HLUG hat mit Stellungnahme vom 14.12.2006 erklärt, dass das Partikelmodell LASAT für die Durchführung von Immissionsprognosen geeignet ist.

Die modellbedingte statistische Unsicherheit, die die Ausbreitungsrechnungen aufgrund der Zufallsbewegung der Partikel aufweisen, ist hinzunehmen. Die Vorhabensträgerin hat durch eine beispielhafte Berechnung der statistischen Unsicherheit der Summe der drei Einzelgutachten im Prognosenullfall für drei Punkte im Untersuchungsgebiet für Benzol und drei Punkte im Nahbereich für  $\text{NO}_x$  nachgewiesen, dass insgesamt flächendeckend von einer relativen statistischen Unsicherheit von höchstens 1 % auszugehen ist.

#### **9.1.5 Meteorologische Zeitreihen**

Die Ausbreitungsrechnungen wurden auf der Grundlage von Jahreszeitreihen durchgeführt, bei denen für jede fortlaufende Stunde eines Kalenderjahres die meteorologischen Kenngrößen und Quellstärken in Form von Stundenmitteln vorgegeben werden, um zeitliche Korrelationen zwischen Meteorologie und Emission unmittelbar berücksichtigen zu können. Vom Deutschen Wetterdienst (DWD) wurden für den Standort Frankfurt Flughafen zwei meteoro-

logische Jahreszeitreihen in Form von Ausbreitungsklassenzeitreihen (AKTerm) mit Angaben zu Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilitätsklasse für verschiedene Messjahre zur Verfügung gestellt. Die Ist-Situation wurde mit der Zeitreihe des Jahres 2005 berechnet, um eine möglichst realistische Abbildung für dieses Szenario zu erhalten und einen direkten Bezug zwischen den vorhandenen Messwerten und den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung herzustellen. Für den Prognosenullfall und den Planungsfall wurde die AKTerm des Jahres 2002 herangezogen, die vom DWD als meteorologisch repräsentativ für den Zeitraum von 1996 bis 2005 eingestuft wurde. Die Verwendung unterschiedlicher meteorologischer Datensätze für die Ist-Situation auf der einen und den Prognosenullfall bzw. den Planungsfall auf der anderen Seite ist nicht zu beanstanden. Zwar wirken sich bei einem Vergleich der Werte für 2005 mit denen für 2020 nicht nur die veränderten Emissionsdaten aus, sondern in die Differenzbetrachtung gehen auch die meteorologischen Unterschiede der Zeitreihen ein. Doch dies ist vor dem Hintergrund hinzunehmen, dass die Immissionssituation weitaus stärker durch die Emissionsentwicklung als durch die meteorologische Veränderung geprägt ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass für die Beurteilung der Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Differenz zwischen dem Planungs- und dem Prognosenullfall maßgeblich ist. Beide Szenarien sind mit der gleichen repräsentativen Zeitreihe von 2002 gerechnet. Die Modellergebnisse der Ist-Situation dienen dagegen in erster Linie dazu, die Modellrechnung durch einen Vergleich mit Messungen zu verifizieren. Das HLUG hat mit Stellungnahme vom 19.06.2006 der Vorgehensweise der Vorhabensträgerin ausdrücklich zugestimmt.

#### **9.1.6 Topographie des Geländes**

Die Ausbreitung der Schadstoffe wird von der Topographie des Geländes beeinflusst, zu der die Orographie, d. h. das Geländeprofil, und die Oberflächenbeschaffenheit, also die Bodenrauigkeit, zählen. In der Nähe der Quelle wird die Stoffkonzentration wesentlich stärker beeinflusst als in größerer Entfernung vom Emittenten, wo sich die Stoffe bereits über einen größeren räumlichen Bereich ausgebreitet haben.

##### **9.1.6.1 Orographie**

Bei der Berechnung der flughafennahen Immissionen in G13.1 und G13.2 hat die Vorhabensträgerin zu Recht auf die Verwendung orographisch beeinflusster Windfelder verzichtet. Im Nahbereich der Emittenten ist wegen des schwach gegliederten Flughafengeländes kein wesentlicher Einfluss durch unterschiedliche Geländehöhen zu erwarten. In größerer Entfernung, wo orographische Strukturen stärker ausgeprägt sind (z. B. im Taunus), ist der Immissionsbetrag dieser Quellgruppen bereits so gleichmäßig verteilt, dass auch dort orographische Effekte keine Rolle mehr spielen. In G13.3 dagegen wurden zur Berücksichtigung des Geländeprofiles bei der Ausbreitungsrechnung orographisch beeinflusste Windfelder verwen-

det, da insoweit flächendeckend über das gesamte Untersuchungsgebiet Emissionsquellen verteilt sind, die teilweise in geringer Höhe emittieren, so dass die Orographie von größerer Bedeutung für die Immissionsprognose ist.

#### **9.1.6.2 Oberflächenbeschaffenheit**

Die Oberflächenbeschaffenheit des Geländes wird durch die sog. Rauigkeitslänge  $z_0$  beschrieben. Eine große Bodenrauigkeit führt in Bodennähe zu einer verstärkten Turbulenz und damit zu einer stärkeren Durchmischung und Verdünnung der Schadstoffe. In Anhang 3 zur TA Luft werden unter Nr. 5 aus verschiedenen Landnutzungsklassen Werte für die mittlere Rauigkeitslänge abgeleitet. So wird für Flughäfen von einer mittleren Rauigkeitslänge von  $z_0 = 0,10$  m ausgegangen, für Wald- bzw. Strauchübergangsstadien wird eine Rauigkeitslänge von  $z_0 = 0,50$  m und für Wald- bzw. Stadtgebiete von  $z_0 = 1,00$  bis  $2,00$  m angenommen. Daher wurde für die Ausbreitungsrechnungen in G13.1 und G13.2 eine mittlere Rauigkeitslänge von  $z_0 = 0,30$  m gewählt, was dem Mittel zwischen der für das Flughafen- gelände und der für die sich unmittelbar an den Flughafen anschließenden Übergangsstadien an Wald bzw. Sträuchern angesetzten Bodenrauigkeit entspricht. Für die Immissionsprognose in G13.3 dagegen hat die Vorhabensträgerin aufgrund des größeren Anteils von Waldflächen im Umland einen Wert von  $z_0 = 0,70$  m angenommen.

#### **9.1.7 Bestimmung der $\text{NO}_2$ -Konzentration**

Stickoxide werden zu einem weit überwiegenden Teil, d. h. zu über 95 %, als Stickstoffmonoxid (NO) und nur zu einem geringen Teil von bis zu 5 % als Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) emittiert. Allerdings wird bereits in Quellnähe in den ersten Minuten nach der Emission das ursprünglich emittierte NO in  $\text{NO}_2$  umgewandelt.

##### **9.1.7.1 Bestimmung der $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte**

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin zu Recht auf die so genannte „Romberg-Formel“ zurückgegriffen, um die Jahresmittelwerte für  $\text{NO}_2$  aus den  $\text{NO}_x$ -Jahresmittelwerten abzuleiten. Die von Einwenderseite erhobene Kritik an der Geeignetheit der Formel nach Romberg et al. ist zurückzuweisen. Das HLUg hat mit Stellungnahme vom 14.12.2006 bestätigt, dass sich die „Romberg-Formel“ zur Bestimmung von  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerten aus  $\text{NO}_x$ -Jahresmittelwerten eignet und derzeit andere geeignete Verfahren nicht zur Verfügung stehen.

##### **9.1.7.2 Bestimmung der Überschreitungshäufigkeit der $\text{NO}_2$ -Stundenmittelwerte**

Auch gegen die Verwendung der Formel zur Bestimmung der Überschreitungshäufigkeit der  $\text{NO}_2$ -Stundenmittelwerte ist nichts einzuwenden. Die Formel erlaubt den Schluss von den



NO<sub>x</sub>-Jahresmittelwerten auf die Wahrscheinlichkeit, dass der NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> mehr als 18 mal im Jahr überschritten wird. Denn es besteht eine sehr enge lineare Korrelation zwischen dem NO<sub>x</sub>-Niveau und der Wahrscheinlichkeit der Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Kurzzeitwertes (vgl. dazu die Stellungnahme des HLUG vom 14.12.2006).

### **9.1.8 Abschätzung der Hintergrundbelastung**

Unter der Hintergrundbelastung versteht man die Schadstoffkonzentration, die nicht von den Ausbreitungsrechnungen in den Gutachten G13.1 bis G13.3 erfasst wurde. Dazu zählt zunächst der Ferntransport, d. h. der Anteil an Luftschadstoffen, der zwar außerhalb des betrachteten Untersuchungsraums emittiert, aber in das Untersuchungsgebiet verfrachtet wird. Ein weiterer Bestandteil der Hintergrundbelastung stammt aus Quellen, die zwar im Betrachtungsraum emittieren, aber im Emissionsdatenmaterial, das in die Modellierung in den Gutachten G13.1 bis G13.4 eingestellt wurde, nicht enthalten sind (wie z. B. Eisenbahnstrecken, Schiffsverkehr, Abrieb und Aufwirbelung von Staub).

Die Vorgehensweise der Vorhabensträgerin zur Abschätzung der Hintergrundbelastung ist sachgerecht und wurde vom HLUG mit Stellungnahme vom 07.09.2007 fachlich bestätigt. Zunächst hat die Vorhabensträgerin für die Stoffe NMVOC, CO, NO<sub>x</sub>, Benzol, PM<sub>10</sub>, Ruß und SO<sub>2</sub> mit Hilfe des REM-CALGRID (RCG-)Modells den Ferntransport auf der Grundlage des europaweiten EMEP-Emissionskatasters für 2005 simuliert und für 2020 prognostiziert. Anschließend wurde die Summe aus der mit LASAT ermittelten vorhabensbedingten Zusatzbelastung und dem mit RCG bestimmten Ferntransport für die Schadstoffe CO, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> und SO<sub>2</sub> mit den Messergebnissen der Luftmessstation des HLUG in Raunheim verglichen. Auf die Messwerte der Station Raunheim durfte zurückgegriffen werden, da es die einzige Luftmessstation in der Nähe des Frankfurter Flughafens ist, die nicht durch große Emittenten beeinflusst wird. Die Differenz zwischen der in Raunheim gemessenen Belastung und den für diesen Standort mit den Modellen LASAT und RCG ermittelten Konzentrationen wurde als zusätzliche Hintergrundbelastung angesetzt. Die Gesamthintergrundbelastung ergibt sich schließlich aus der Summe des Ferntransports und der zusätzlichen Hintergrundbelastung. Für die Stoffe NMVOC, Benzol, B(a)P und Ruß dagegen wurden an der Station Raunheim keine kontinuierlichen Messdaten erhoben, so dass unterschiedliche Verfahren zur Abschätzung der Hintergrundbelastung gewählt wurden (vgl. insoweit die Ausführungen auf den Seiten 38 f. des Gutachtens G13.4).

### **9.2 Bewertungsmaßstäbe**

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Bewertung der vorhabensbedingten Belastung durch Luftschadstoffe die Vorgaben der aufgrund des § 48 a Abs. 1 und 3 des Gesetzes zum

Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) zur Umsetzung der Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität vom 27.09.1999 (ABl. EG Nr. L 296/55; so genannte Rahmenrichtlinie), der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl. EG Nr. L 163/41; so genannte erste Tochterrichtlinie), der Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft (ABl. EG Nr. L 313/12; so genannte zweite Tochterrichtlinie) und der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.12.2004 über Arsen, Cadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft (ABl. EU Nr. L 23/3; so genannte vierte Tochterrichtlinie) erlassenen 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV) herangezogen.

Die Regelung des § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG steht der Anwendung der 22. BImSchV nicht entgegen. Zwar gelten danach die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht für Flugplätze. Die Ausschlussklausel des § 2 Abs. 2 S. 1 BImSchG erfasst jedoch nicht Verordnungen, die – wie die 22. BImSchV – auf der Grundlage des § 48 a BImSchG zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften allgemeine, nicht auf die Errichtung und den Betrieb von Anlagen i. S. d. § 3 Abs. 5 BImSchG beschränkte Vorschriften über die Festsetzung von Immissions- und Emissionswerten enthalten (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04). Die Systematik, die der 22. BImSchV zugrunde liegt, unterscheidet nicht nach der Art der Emissionsquellen, sondern erfasst Luftverunreinigungen durch den „Verkehr“ (vgl. Anlage 2 zur 22. BImSchV, Nr. I S. 3, Nr. II 5. Spiegelstrich) gleichermaßen wie durch „Punktquellen“ (vgl. Anlage 3 zur 22. BImSchV, Nr. I b)). Daher konnte die Planfeststellungsbehörde bei der Bewertung der lufthygienischen Belange auf die in der 22. BImSchV normierten Grenz- bzw. Zielwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Staubpartikel mit einem Durchmesser < 10 µm (PM<sub>10</sub>), Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) und Benzo(a)pyren (B(a)P) zurückgreifen.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Prüfung der vorhabensbedingten Luftschadstoffbelastung auf die Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit abgestellt. Grenzwerte zum Schutz der Umwelt insgesamt finden dagegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Anwendung. Zwar enthält die Richtlinie 1999/30/EG in Anhang I für Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) einen Jahresgrenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup> zum Schutz von Ökosystemen und in Anhang II für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) einen Jahresgrenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup> zum

Schutz der Vegetation. Diese Grenzwerte hat die 22. BImSchV in den §§ 2 Abs. 3, 3 Abs. 6 übernommen. Doch diese Immissionswerte sind ausschließlich auf emittentenferne Reinluftgebiete bezogen, die hinsichtlich ihrer Entfernung zu Siedlungsgebieten bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben. Dies folgt schon aus den großräumigen Standortkriterien für die Probenahmestellen aus Anhang VI Abschnitt I (b) der Richtlinie 1999/30/EG bzw. aus Anlage 2 Abschnitt I. b) der 22. BImSchV. Danach sollten die Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz von Ökosystemen oder zum Schutz der Vegetation vorgenommen werden, so gelegt werden, dass sie mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen oder Straßen entfernt sind und dass sie für die Luftqualität in einem umgebenden Bereich von mindestens 1.000 km<sup>2</sup> repräsentativ sind. Die Probenahmestellen zur Ermittlung der Einhaltung der Grenzwerte zum Schutz von Ökosystemen oder der Vegetation sind somit fernab von Siedlungsgebieten, Industrieanlagen und Straßen zu errichten. Vom Schutzzweck dieser Grenzwerte erfasst sind somit lediglich Gebiete abseits von menschlicher Siedlungs- und industrieller Aktivität, nicht dagegen Grünanlagen in Städten oder stadtnahe Wälder. Der Bereich des planfestgestellten Vorhabens jedoch zählt zu dem nach § 9 der 22. BImSchV festgesetzten Ballungsraum Rhein-Main (vgl. Seiten 6, 8 ff. des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main) und erfüllt nicht die in der ersten Tochterrichtlinie bzw. der 22. BImSchV definierten Standortkriterien. Wegen der Auswirkungen der vorhabensbedingt geänderten Luftschadstoffbelastung auf die Erhaltungsziele von Natura 2000 Gebieten wird auf die FFH-Verträglichkeitsprüfungen unter C III 8.2 verwiesen.

Soweit gemeinschaftsrechtliche und nationale Vorschriften fehlen, durfte die Planfeststellungsbehörde sich an den Regelungen der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft) und den Empfehlungen des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) orientieren. Mangels spezieller Grenzwertbestimmungen in den europäischen Luftqualitätsrichtlinien bzw. in der 22. BImSchV konnte somit auf den für Ruß in der LAI-Studie „Beurteilung zur Begrenzung des Krebsrisikos durch Luftverunreinigung“ vorgeschlagenen Richtwert sowie auf den in der TA Luft enthaltenen Jahresmittelwert für Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) abgestellt werden. Denn ein solches Regelungsdefizit entbindet die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland (GG) nicht von der Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass die von den Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens Betroffenen keinen Belastungen durch Luftschadstoffe ausgesetzt werden, die die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreichen.

Die von der Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung der Schadstoffsituation herangezogenen Immissionswerte sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet. Etwaige Toleranzmargen sind jedoch nicht aufgeführt, da vom Prognosehorizont 2020 ausgegangen wird.

**Tabelle 1 Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit**

Schadstoff	Immissionswert (zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr) [µg/m³]	Mitteilungs- zeitraum	Geltungszeit- raum (einzuhalten ab)	Rechtsgrund- lage
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	40	Kalenderjahr	01.01.2010	§ 3 Abs. 4 22. BImSchV
	200 (18)	1 Stunde	01.01.2010	§ 3 Abs. 2 22. BImSchV
Staubpartikel mit Durchmesser <10 µm (PM <sub>10</sub> )	40	Kalenderjahr	sofort	§ 4 Abs. 2 22. BImSchV
	50 (35)	24 Stunden	sofort	§ 4 Abs. 1 22. BImSchV
Benzol (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	5	Kalenderjahr	2010	§ 6 Abs. 1 22. BImSchV
Benzo(a)pyren (B(a)P)	1 ng/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	31.12.2012	§§ 15, 16 Abs. 1 22. BImSchV
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	50	Kalenderjahr	sofort	Nr. 4.2.1 TA Luft
Kohlenmonoxid (CO)	10 mg/m <sup>3</sup>	8 Stunden	sofort	§ 7 Abs. 1, 2 22. BImSchV
Ruß	1,5	Kalenderjahr	sofort	LAI

### 9.3 Ergebnisse der Untersuchungen

Den Tabellen 5-3 und 5-4 auf den Seiten 43 f. und den Abbildungen A-21 bis A-30 im Anhang des Gutachtens G13.4 (Luftschadstoffe - Gesamtmissionen) ist zu entnehmen, dass auch bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens sowohl im Untersuchungsgebiet mit 1 km-Auflösung als auch im 250 m-Raster des Nahbereichs im Mittel über sämtliche Rasterzellen verteilt die einschlägigen über das Kalenderjahr gemittelten Immissionswerte deutlich eingehalten werden. Lediglich im Bereich der jeweils maximal belasteten Rasterzellen sind für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Benzo(a)pyren (B(a)P), Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) und Ruß Überschreitungen von Grenz- bzw. Zielwerten prognostiziert. Dabei handelt es sich in der Regel jedoch um lokale Spitzenbelastungen, die sich auf den unmittelbaren Nahbereich des Frankfurter Flug-

hafens beschränken. Flughafennahe Siedlungsgebiete sind von Grenzwertüberschreitungen im Planungsfall mit Ausnahme von NO<sub>2</sub> nicht betroffen.

Bei sämtlichen betrachteten Schadstoffen unterscheidet sich die Immissionssituation im Planungsfall nur wenig von der Belastung im Prognosenullfall. Insoweit überlagern sich zwei gegenläufige Entwicklungen. Der Anstieg der Verkehrsleistung, der auf eine vorhabensbedingte Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen, der Anzahl der flughafenbetrieblichen Abläufe sowie des Kfz-Aufkommens zurückzuführen ist, führt nicht zu höheren Immissionskonzentrationen, sondern wird weitgehend kompensiert durch den Rückgang der Hintergrundbelastung, der Folge einer prognostizierten Verbesserung der Emissionsminderungstechnik bei Luft- und Kraftfahrzeugen und der damit verbundenen rückläufigen Entwicklung der Emissionsfaktoren im Straßenverkehr ist.

### **9.3.1 Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)**

Das lufthygienische Gutachten G13.4 (Luftschadstoffe - Gesamtimmissionen) ermittelt im unbewohnten Umfeld des bestehenden Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt Main Belastungsspitzen für den Planungsfall 2020 für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) eine maximale Immissionskonzentration von 61 µg/m<sup>3</sup> (1.000 m-Raster) bzw. von 73 µg/m<sup>3</sup> (250 m-Raster), jeweils im Jahresmittel errechnet (vgl. Abbildungen A-23 und A-24, Anhang zum Gutachten G13.4). § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV sieht ab dem 01.01.2010 einen über das Kalenderjahr gemittelten Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> vor.

#### **9.3.1.1 Flughafengelände**

Der Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> ist, wie sich aus dem Wortlaut der Richtlinie 1999/30/EG bzw. der 22. BImSchV ergibt, zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe festgesetzt worden. Grenzwerte, die als Jahresmittelwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, sind demnach grundsätzlich in den Bereichen als verlässlicher Bewertungsmaßstab heranzuziehen, in denen sich Menschen über einem im Verhältnis zum jeweiligen Mittelungszeitraum des betreffenden Grenzwertes signifikanten Zeitraum aufhalten. Der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert bietet einen Maßstab zur Bewertung von Luftqualität im Sinne eines Grenzwertes hiernach nur für diejenigen Gebiete, in denen Menschen dem Luftschadstoff NO<sub>2</sub> über einen im Verhältnis zu einem jahresrelevanten Zeitraum ausgesetzt sind, also namentlich in Siedlungsgebieten mit Wohnbebauung. Der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert kann seine Schutzwirkung nicht in denjenigen Bereichen entfalten, in denen sich Menschen, gemessen am Mittelungszeitraum von einem Kalenderjahr, nur vorübergehend aufhalten. Für diese Auslegung sprechen die in Anhang VI Abschnitt I (a) der Richtlinie 1999/30/EG aufgestellten Kriterien für den Standort von Mess-

stationen zur Überwachung der Luftqualität. Danach sollten Probenahmestellen für Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit dort aufgestellt werden, wo „die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung (...) über einen im Verhältnis zur Mittelungszeit der betreffenden Grenzwerte signifikanten Zeitraum ausgesetzt sein wird und Daten (...) gewonnen werden, die für die Exposition der Bevölkerung im Allgemeinen repräsentativ sind“. Diese Formulierung wird im Wesentlichen von der Umsetzungsvorschrift in Anlage 2 Abs. 1 a) der 22. BImSchV übernommen. Die großräumigen Standortkriterien verdeutlichen, dass wesentliches Kriterium für die Wahl der Probenahmestellen die Dauer der Exposition der Bevölkerung ist, die mit dem Mittelungszeitraum der jeweiligen Grenzwerte korrespondiert. Auch dem Mess- und Beurteilungsprogramm der TA Luft liegt eine ähnliche Konzeption zugrunde. Insoweit bestimmt Nr. 4.6.2.6 der TA Luft, dass „innerhalb des Beurteilungsgebiets die Beurteilungspunkte (...) so festzulegen sind, dass eine Beurteilung der Gesamtbelastung an den Punkten mit mutmaßlich höchster relevanter Belastung für dort nicht nur vorübergehend exponierte Schutzgüter auch nach Einschätzung der zuständigen Behörde ermöglicht wird“ (so auch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 26.05.2004 - BVerwG 9 A 6.03-). Die Bereiche auf dem Flughafengelände mit den maximalen Jahresmittelwerten von  $61 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  bzw.  $73 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  erreichen diese im Zeitraum von einem Kalenderjahr gemessene Signifikanzschwelle nicht. Fluggäste und Besucher des Flughafens sind der Schadstoffbelastung typischerweise lediglich vorübergehend ausgesetzt, da sie sich nicht über eine im Verhältnis zu einem Jahr signifikante Zeitspanne auf dem Flughafengelände aufhalten.

Arbeitnehmer auf dem Flughafengelände sind vom Schutzzweck der Vorschriften des Luftreinhalterechts von vornherein nicht erfasst. In den Anwendungsbereich der Luftqualitätsrichtlinien und der 22. BImSchV fällt lediglich die Qualität der Umgebungsluft (Außenluft). Die Luftqualität an Arbeitsplätzen ist nach der Legaldefinition der „Luft“ in Art. 2 Nr. 1 der Richtlinie 96/62/EG davon ausdrücklich ausgenommen. Insoweit genießt das Arbeitsschutzrecht Vorrang.

Der Umstand, dass auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt Main im Planungsfall Belastungsspitzen den über das Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwert für  $\text{NO}_2$  von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschreiten können, steht somit der Planfeststellung des Ausbauvorhabens nicht entgegen.

### 9.3.1.2 Nicht bewohntes Gelände

In den sich an den Flughafen unmittelbar anschließenden Waldflächen werden im Planungsfall im Jahresmittel Belastungsspitzen von über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an  $\text{NO}_2$  erreicht. Dies hindert die Planfeststellung des Ausbauvorhabens nicht.

Erholungssuchende halten sich nur vorübergehend und gelegentlich in diesem Belastungsbereich auf; sie sind keinem Jahresmittelwert von über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  ausgesetzt. Das Nämliche gilt für die Nutzer der (stark befahrenen) Autobahnen A 3, A 5 und A 67. Auch dort sind Belastungsspitzen an  $\text{NO}_2$ -Konzentrationen von bis zu  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel im Planungsfall zu erwarten. Diese Überschreitungen stehen einer Planfeststellung des Ausbauvorhabens nicht entgegen. Die Kraftfahrer auf den Autobahnen halten sich dort nicht über eine, gemessen an einem Jahr, signifikante Zeitspanne auf; auch sie sind dieser Schadstoffbelastung nicht dauerhaft ausgesetzt.

### 9.3.1.3 Wohnbereiche

In den dem Frankfurter Flughafen nächstgelegenen Ortschaften wird der Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  im Jahresmittel auch nach Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens weitgehend eingehalten. In Okriftel wird sowohl für den 250 m-Nahbereich als auch für das 1.000 m-Raster ein maximaler  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert von  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ausgewiesen. In Eddersheim beträgt die Immissionsbelastung durch  $\text{NO}_2$  im Maximum sowohl im 1 km- als auch im 250 m-Raster  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und nur in unmittelbarer Nähe zur angrenzenden Autobahn A 3  $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Auch in den Siedlungsgebieten der Stadt Raunheim werden für  $\text{NO}_2$  im Planungsfall Immissionskonzentrationen von bis zu  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert. Für Walldorf sind den Abbildungen A-23 und A-24 im Anhang zu G13.4 maximale  $\text{NO}_2$ -Immissionswerte von  $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1 km-Raster) bzw.  $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (250 m-Raster) zu entnehmen. Nur im unmittelbaren Nahbereich zur Autobahn A 5 steigen die Schadstoffbelastungen durch  $\text{NO}_2$  auf bis zu  $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an. In Zeppelinheim schließlich werden maximale Jahresmittelwerte für  $\text{NO}_2$  von  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 1 km-Raster bzw. von  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 250 m-Raster errechnet.

Am flughafenseitigen Siedlungsrand der Stadt Kelsterbach dagegen wird für ein 1 km x 1 km großes Quadrat im Untersuchungsgebiet eine maximale  $\text{NO}_2$ -Immissionskonzentration im Jahresmittel von  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert. Auch im 250 m-Nahbereich beträgt der Jahresmittelwert für  $\text{NO}_2$  in einer Rasterzelle am Südrand der Wohnbebauung von Kelsterbach maximal  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Planfeststellungsbehörde ist sich dessen bewusst, dass dadurch der über das Kalenderjahr gemittelte Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aus § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV überschritten ist. Doch auch diese Grenzwertüberschreitungen stehen der Planfeststellung nicht entgegen. Nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsge-

richts (vgl. die Urteile vom 26.05.2004 -BVerwG 9 A 6.03- und vom 23.02.2005 -BVerwG 4 A 4.04- sowie den Beschluss vom 01.04.2005 -BVerwG 9 VR 7.05-) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Vorhabens. Die Aufgabe, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, ist nicht der Planfeststellungsbehörde zugewiesen. Die 22. BImSchV stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufene Luftverunreinigung ab. Vielmehr liegt dem Luftqualitätsrecht eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Danach ist Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig zu begegnen. Sind also die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Rechtsfolgen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Danach ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, in dem die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt werden, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind.

Auch aus dem Gebot der Konfliktbewältigung folgt nichts anderes. Danach müssen die durch die Planung hervorgerufenen Konflikte möglichst in der Planfeststellung selbst bewältigt werden, d. h. die Planung darf nicht dazu führen, dass Probleme, die von ihr verursacht werden, ungelöst bleiben. Doch die Bewältigung der durch ein Vorhaben ausgelösten Konflikte kann auch darin bestehen, die Problemlösung auf ein spezielles Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu verlagern. Ein solcher Konflikttransfer in ein weiteres Verwaltungsverfahren ist nur dann ausgeschlossen, wenn bereits im Planfeststellungsverfahren absehbar ist, dass sich die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme dort nicht lösen lassen. Der Verweis auf die Luftreinhalteplanung i. S. d. § 47 BImSchG wäre also unzulässig, wenn zur Zeit der Planfeststellung davon ausgegangen werden müsste, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens schließt es nicht aus, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Schon gar nicht schafft das planfestgestellte Vorhaben vollendete Tatsachen, die durch das Instrumentarium der Luftreinhalteplanung nicht wieder zu beseitigen sind. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das planfestgestellte Vorhaben, für sich allein genommen, nicht zu einer rechtlich erheblichen Steigerung der Schadstoffbelastung im Umfeld des Verkehrsflughafens Frankfurt Main, auch im Hinblick auf die Stickoxidbelastung, führen wird. Abgesehen davon machen die Schadstoffmessungen der Vorhabensträgerin deutlich, dass die rechnerische Ermittlung der Schadstoffbelastung im Planungsfall durch eine Modellrechnung die Belastung überschätzt.



Die für den Planungsfall prognostizierten Grenzwertüberschreitungen am südlichen Rand der Kelsterbacher Wohnbebauung sind nicht allein auf vom Flughafenausbau bewirkte Immissionen zurückzuführen. Vielmehr beträgt die vorhabensbedingte Zunahme der NO<sub>2</sub>-Belastung im Bereich der Stadt Kelsterbach maximal 4 µg/m<sup>3</sup>, wie sich aus den Abbildungen 5-92 und 5-93 des Gutachtens G13.4 (S. 140 f.) ergibt. Den entscheidenden Anteil an den Grenzwertüberschreitungen in Kelsterbach hat vielmehr der großräumige Hintergrund. Ganz abgesehen davon liegen die für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main zugewandten Siedlungsrand von Kelsterbach prognostizierten Grenzwertüberschreitungen mit einer Gesamtbelastung von maximal 42 µg/m<sup>3</sup> (1 km-Raster) bzw. von 41 µg/m<sup>3</sup> (250 m-Raster) im Bereich des Grenzwertes und können demzufolge – ohne Schaffung vollendeter Tatsachen durch das planfestgestellte Ausbauvorhaben – über die Luftreinhalteplanung einer Lösung zugeführt werden.

Schließlich ergibt ein Vergleich des für die Ist-Situation 2005 berechneten NO<sub>2</sub>-Wertes (39 µg/m<sup>3</sup>) im 250-m-Raster bzw. 41 µg/m<sup>3</sup> im 1 km-Raster, vgl. hierzu die Abbildungen A-3 und A-4 im Anhang zum Gutachten G 13.4) mit dem von der Vorhabenträgerin für das Jahr 2005 in Kelsterbach gemessenen NO<sub>2</sub>-Wert von 32 µg/m<sup>3</sup> (hierzu der Lufthygienische Jahresbericht 2005 der Vorhabenträgerin), dass die gemessene Schadstoffbelastung im Immissionsbereich erheblich unter der berechneten Belastung liegt (vgl. auch Tabelle 5-2 des lufthygienischen Gutachtens G 13.4, S. 43). Dieser Vergleich zwischen den Ergebnissen der Modellrechnung und der tatsächlich gemessenen Belastung rechtfertigt die Erwartung, dass das planfestgestellte Vorhaben für sich genommen zu keinen Grenzwertüberschreitungen führen wird, die es ausschließen, im Hinblick auf die der 22. BImSchV zugrunde liegende gebietsbezogenen Betrachtung die zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigung gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan zu treffen. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Rechtsprechung mehrfach hervorgehoben, dass sich gerade im Bereich mit Luftschadstoffen belasteter Gebiete das Verfahren der Luftreinhalteplanung zur Problembewältigung anbietet, weil die Luftreinhalteplanung hierfür ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellt, mit dessen Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können.

Auch in der Ortslage von Frankfurt-Schwanheim wird eine Überschreitung des über das Kalenderjahr gemittelten Grenzwerts von 40 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> prognostiziert. Im 1 km-Raster wird der zukünftige Grenzwert mit 40 µg/m<sup>3</sup> gerade erreicht, im 250 m-Raster in einigen Quadraten mit maximal 47 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Doch die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Bereiche von Schwanheim liegen in unmittelbarer Nachbarschaft der stark befahrenen Autobahn A 5, wo Straßenverkehrsemissionen die dominierende Rolle spielen; das planfestge-

stellte Vorhaben trägt nur mit bis zu  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zur Gesamtbelastung an  $\text{NO}_2$  in Schwanheim bei (vgl. Abbildungen 5-92 und 5-93 auf den Seiten 140 f. des Gutachtens G13.4).

Den Abbildungen 5-54 und 5-55 auf den Seiten 98 f. des Gutachtens G13.4 ist zu entnehmen, dass die Wahrscheinlichkeit einer 18-maligen Überschreitung pro Jahr des über eine Stunde gemittelten Grenzwertes für  $\text{NO}_2$  von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. § 3 Abs. 2 der 22. BImSchV) außerhalb des Flughafengeländes bei unter 10 % liegt. Lediglich in Teilbereichen des Frankfurter Flughafens werden höhere Wahrscheinlichkeiten prognostiziert; Wohnbevölkerung ist nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens von mehr als 18 jährlichen Überschreitungen des  $\text{NO}_2$ -Kurzzeitgrenzwertes jedenfalls nicht betroffen.

### **9.3.2 Staubpartikel mit einem Durchmesser $< 10 \mu\text{m}$ ( $\text{PM}_{10}$ )**

Für Staubpartikel mit einem Durchmesser  $< 10 \mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{10}$ ) werden ausweislich der Abbildungen A-29 und A-30 in Anhang A zu Gutachten G13.4 für den Planungsfall maximale Jahresmittelwerte von  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 1 km-Raster bzw. von  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 250 m-Raster prognostiziert. Damit ist der über das Kalenderjahr gemittelte Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV) eingehalten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass diese Belastungsspitzen östlich von Darmstadt bzw. im Norden von Wiesbaden-Delkenheim und somit außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs des Frankfurter Flughafens auftreten, also nicht vorhabensbedingt, sondern auf lokale Quellen zurückzuführen sind. Ausweislich der Stellungnahme des HLUG vom 07.09.2007 handelt es sich bei der flughafenunabhängigen Emissionsquelle, die für die  $\text{PM}_{10}$ -Belastung im Osten von Darmstadt verantwortlich ist, um einen Granitsteinbruch der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie AG in Dieburg. Die Spitzenwerte nördlich von Wiesbaden-Delkenheim gehen zurück auf eine Asphaltmischanlage der Südhessischen Asphalt-Mischwerke GmbH & Co KG in Wiesbaden-Delkenheim. In den dem Flughafen nächstgelegenen Ortschaften beträgt die  $\text{PM}_{10}$ -Belastung im Jahresmittel maximal  $18\text{-}19 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und liegt demnach deutlich unter dem in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Auch im Mittel über sämtliche Rasterzellen des Untersuchungsgebiets liegt die Immissionskonzentration für  $\text{PM}_{10}$  bei  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , erreicht also nicht einmal die Hälfte des Jahresmittelwerts der 22. BImSchV.

Dass die Maximalwerte für das  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittel im Planungsfall in den Siedlungsgebieten in Flughafennähe an den Jahresgrenzwert von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aus Stufe 2 in Anhang III der Richtlinie 1999/30/EG heranreichen, steht dem Vorhaben nicht entgegen. Denn auf diesen äußerst anspruchsvollen Partikelwert war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht abzustellen. Die erste Tochterrichtlinie selbst spricht in der Fußnote zu Anhang III von „Richtgrenzwerten, die im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit

und Umwelt, über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte in Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen sind“. Darüber hinaus bestimmt Art. 10 Abs. 2 S. 2 der Richtlinie, dass die Kommission die PM<sub>10</sub>-Grenzwerte für die zweite Stufe dahingehend überprüfen wird, ob sie verbindlich vorgeschrieben werden sollen oder zu ändern sind. Eine erste für 2003 vorgesehene Revision dieses „Richtgrenzwertes“ hat jedoch nicht stattgefunden. Es handelt sich somit bei dem Jahresmittelwert von 20 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> ausweislich des Wortlauts der Fußnote in Anhang III und des Art. 10 Abs. 2 S. 2 der Richtlinie 1999/30/EG gerade nicht um einen abschließenden, von den Mitgliedstaaten umzusetzenden Grenzwert (so auch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16.03.2006 -BVerwG 4 A 1075.04-). Dementsprechend hat der deutsche Verordnungsgeber den Partikelwert zu Recht nicht in nationales Recht übernommen. Vielmehr wird in der amtlichen Begründung des Regierungsentwurfs ausgeführt, dass mit dem „Richtgrenzwert“ keinerlei rechtliche Verpflichtung verbunden sei, so dass derzeit kein Umsetzungserfordernis bestehe (vgl. BT-Drs. 14/7831 S. 33). Dafür, dass der in der Richtlinie 1999/30/EG enthaltene „Richtgrenzwert“ der zweiten Stufe keinen verbindlichen Charakter hat, spricht auch der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.09.2005 (KOM (2005) 447). Danach soll der Grenzwert für PM<sub>10</sub> nicht – wie derzeit noch in der ersten Tochterrichtlinie vorgesehen – ab dem 01.01.2010 auf 20 µg/m<sup>3</sup> verschärft, sondern der seit dem 01.01.2005 geltende Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> beibehalten werden.

Den Abbildungen 5-98 und 5-99 auf den Seiten 146 f. des Gutachtens G13.4 ist zu entnehmen, dass die Immissionsänderungen von Prognosenullfall zu Planungsfall gemessen an der Irrelevanzschwelle in Nr. 4.2.2 a) der TA Luft unauffällig sind. Lediglich auf einer Rasterzelle im Südbereich des Flughafens, für die eine Zusatzbelastung von mehr als 1,2 µg/m<sup>3</sup> ausgewiesen ist, tritt vorhabensbedingt ein mehr als irrelevanter Immissionsbeitrag auf.

Auch mehr als 35 jährliche Überschreitungen des über 24 Stunden gemittelten Kurzzeitwertes von 50 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> (vgl. § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV) im Kalenderjahr sind nach der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main ausweislich der Abbildungen 5-62 und 5-63 auf den Seiten 106 f. des Gutachten G13.4 lediglich in den flughafenfernen Bereichen östlich von Darmstadt bzw. nördlich von Wiesbaden-Delkenheim zu erwarten (s. o.). In den flughafen nahen Kommunen dagegen treten im Planungsfall an weniger als 20 Tagen im Kalenderjahr PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerte von über 50 µg/m<sup>3</sup> auf. Damit wird der Grenzwert aus § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV für die Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelwerts sowohl in Kelsterbach als auch in Okriftel, Eddersheim, Raunheim, Walldorf und Zeppelinheim deutlich unterschritten.

### 9.3.3 Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)

Den Abbildungen A-25 und A-26 in Anhang A des Gutachtens G13.4 zufolge ist für den Schadstoff Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) im Planungsfall eine Immissionskonzentration über das Kalenderjahr gemittelt von maximal 2,06 µg/m<sup>3</sup> (1 km-Raster) bzw. 5,83 µg/m<sup>3</sup> (250 m-Raster) berechnet. Damit ist im Nahbereich zwar der gemäß § 6 Abs. 1 der 22. BImSchV ab dem Jahr 2010 einzuhaltende Jahresgrenzwert von 5 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Doch die im 250 m-Raster auffällige Spitzenbelastung beschränkt sich auf Nahbereich zweier Tankstellen westlich des Terminals 1. Dass die Überschreitung eines solchen Grenzwerts zum Schutz der menschlichen Gesundheit, die sich auf das Flughafengelände beschränkt, unschädlich ist, da der Flughafen nicht dem ständigen Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt ist, wurde bereits an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegt (vgl. C III 9.3.1.1). In den dem Flughafen nächstgelegenen Siedlungsgebieten beträgt die Belastung durch Benzol nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens im Maximum zwischen 0,96 µg/m<sup>3</sup> (Zeppelinheim) und 1,22 µg/m<sup>3</sup> (Schwanheim) und liegt damit deutlich unterhalb des Grenzwertes der 22. BImSchV in Höhe von 5 µg/m<sup>3</sup>. Auch im Mittel über sämtliche Rasterzellen des Untersuchungsgebiets verteilt weist die Benzolkonzentration im Planungsfall mit 0,94 µg/m<sup>3</sup> (1 km-Raster) bzw. 1,0 µg/m<sup>3</sup> (250 m-Raster) ein niedriges Belastungsniveau auf.

Ausweislich der Differenzbetrachtung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall auf den Abbildungen 5-94 und 5-95 auf den Seiten 142 f. des Gutachtens G13.4 beschränkt sich der Bereich der gemessen an Nr. 4.2.2 a) der TA Luft relevanten vorhabensbedingten Belastungszunahme von mehr als 0,15 µg/m<sup>3</sup> auf das Flughafengelände bzw. auf die unmittelbar angrenzenden Waldflächen. Siedlungsgebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens dagegen sind von relevanten Zunahmen der Benzol-Konzentration durch den Flughafenausbau nicht betroffen.

### 9.3.4 Benzo(a)pyren (B(a)P)

Für Benzo(a)pyren (B(a)P) wird bei Erweiterung des Frankfurter Flughafens eine maximale Immissionsbelastung im Jahresmittel von 1,22 ng/m<sup>3</sup> im Untersuchungsgebiet und von 1,49 ng/m<sup>3</sup> im Nahbereich ermittelt (vgl. Abbildungen A-27 und A-28 in Anhang A zu Gutachten G13.4). Damit ist der Zielwert von 1 ng/m<sup>3</sup>, der gemäß §§ 15,16 Abs. 1 der 22. BImSchV bis zum 31.12.2012 nach Möglichkeit erreicht werden soll, im Planungsfall überschritten. Allerdings treten diese Spitzenwerte ausschließlich in den Ortslagen von Frankfurt-Schwanheim und Frankfurt-Griesheim auf und entstammen nicht flughafeninduzierten Punktquellen. Nach Auskunft des HLUg wird diese Spitzenbelastung für B(a)P von einer Anlage der SGL Carbon GmbH in Frankfurt-Griesheim verursacht, in der Formkörper aus

Kohlenstoff oder Elektrographit hergestellt werden (vgl. Stellungnahme des HLUG vom 07.09.2007). Auf dem Flughafengelände betragen die über das Kalenderjahr gemittelten B(a)P-Konzentrationen im Maximum  $0,68 \text{ ng/m}^3$  (1 km-Raster) bzw.  $0,87 \text{ ng/m}^3$  (250 m-Raster). In den dem Flughafen benachbarten Ortschaften werden für B(a)P sogar nur maximale Immissionswerte im 1 km-Raster zwischen  $0,35 \text{ ng/m}^3$  (Zeppelinheim) und  $0,67 \text{ ng/m}^3$  (Kelsterbach) bzw. im 250 m-Raster zwischen  $0,36 \text{ ng/m}^3$  (Zeppelinheim) und  $0,69 \text{ ng/m}^3$  (Kelsterbach) prognostiziert. Damit ist der Zielwert von  $1 \text{ ng/m}^3$  klar eingehalten. Auch im Mittel der Rasterzellen liegt die Belastung durch B(a)P mit  $0,35 \text{ ng/m}^3$  (1 km-Raster) bzw.  $0,47 \text{ ng/m}^3$  (250 m-Raster) auf niedrigem Immissionsniveau.

Die bei der Differenzbetrachtung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall ermittelten Bereiche vorhabensbedingter Zusatzbelastungen, die oberhalb der Irrelevanzschwelle von 3 % des Jahresmittelwerts, also über  $0,03 \text{ ng/m}^3$ , liegen, sind auf das Flughafengelände und den südlich an den Flughafen angrenzenden Wald beschränkt (siehe die Abbildungen 5-96 und 5-97 auf den Seiten 144 f. des Gutachtens G13.4). Im Bereich der flughafennahen Wohnbebauung ist dagegen eine Abnahme der B(a)P-Konzentrationen vom Prognosenullfall zum Planungsfall zu verzeichnen.

### **9.3.5 Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>)**

Im Gutachten G13.4 (vgl. die Tabellen 5-3 und 5-4 auf den Seiten 43 f. sowie die Abbildungen 5-66 und 5-67 auf den Seiten 110 f.) werden für Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) im Planungsfall Jahresmittelwerte von maximal  $14,1 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  (1 km-Raster) bzw.  $20,7 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  (250 m-Raster) ausgewiesen. Damit ist der über das Jahr gemittelte Immissionswert von  $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  nach Nr. 4.2.1 der TA Luft, auf den die Planfeststellungsbehörde in Ermangelung eines Jahresmittelwerts in der 22. BImSchV bzw. in den zugrunde liegenden Luftqualitätsrichtlinien zurückgegriffen hat, deutlich unterschritten. Im Mittel über sämtliche Rasterzellen fallen die errechneten Jahresmittelwerte sogar noch sehr viel geringer aus ( $4,5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  im 1 km-Raster bzw.  $6,1 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  im 250 m-Raster). Den Abbildungen 5-102 und 5-103 auf den Seiten 150 f. des Gutachtens G13.4 ist zu entnehmen, dass eine gemessen an der 3 %-Schwelle der Nr. 4.2.2 a) der TA Luft relevante Belastungszunahme von mehr als  $1,5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens nur auf dem Flughafengelände bzw. den sich unmittelbar anschließenden Waldflächen zu erwarten ist; Siedlungsgebiete in der Nähe des Flughafens bleiben dagegen von relevanten Zusatzbelastungen unberührt.

### **9.3.6 Kohlenmonoxid (CO)**

Die im Planungsfall prognostizierte maximale Immissionskonzentration für Kohlenmonoxid (CO) liegt ausweislich der Tabellen 5-3 und 5-4 auf den Seiten 34 f. sowie ausweislich der

Abbildungen 5-48 und 5-49 auf den Seiten 92 f. des Gutachten G13.4 im 1 km-Raster bei  $609 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und im 250 m-Raster bei  $772 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Für Kohlenmonoxid (CO) wurde kein Grenzwert für das Jahresmittel festgelegt. Vielmehr beträgt gemäß § 7 Abs. 1, Abs. 2 der 22. BImSchV der höchste 8-Stunden-Mittelwert der Konzentration eines Tages für CO  $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ , d. h.  $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Daraus hat die Vorhabens-trägerin zu Recht für das Jahresmittel einen Wert von  $1 \text{ mg}/\text{m}^3$ , d. h. von  $1.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , abgeleitet. Es ist davon auszugehen, dass der 8-Stunden-Wert eingehalten ist, wenn der 10-fache Jahresmittelwert unterschritten wird. Auch das HLUg hat keine Einwände gegen die Vorgehensweise der Vorhabensträgerin (vgl. Stellungnahme vom 07.09.2007). Danach beinhaltet der von der Vorhabensträgerin angesetzte Faktor 10 gegenüber dem empirisch ermittelten Faktor einen Sicherheitszuschlag. Denn eine Auswertung der Ergebnisse des hessischen Luftmessnetzes aus dem Jahr 2006 weist für die Komponente Kohlenmonoxid ein mittleres Verhältnis vom maximalen 8-Stunden-Mittelwert zum Jahresmittelwert von 4,7 aus, d. h. die gemessenen 8-Stunden-Mittelwerte für CO liegen etwa um den Faktor 5 über den gemessenen CO-Jahresmittelwerten.

Demnach ist auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht mit Grenzwert-überschreitungen durch CO-Immissionen zu rechnen. Im Mittel liegt das Belastungsniveau mit Kohlenmonoxid im gesamten Untersuchungsgebiet sogar unterhalb von  $500 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für das Jahresmittel ( $356 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 1 km-Raster bzw.  $396 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 250 m-Raster). Relevante vorhabensbedingte Immissionszunahmen beschränken sich auf das Flughafengelände und den an den Flughafen angrenzenden Wald. In Wohngebieten dagegen ist nicht mit relevanten Zusatzbelastungen durch den Flughafenausbau zu rechnen (vgl. Abbildungen 5-88 und 5-89 auf den Seiten 136 f. des Gutachtens G13.4).

### **9.3.7 Ruß**

Für Ruß weist das Gutachten G13.4 in den Tabellen 5-3 und 5-4 auf den Seiten 43 f. sowie in den Abbildungen 5-64 und 5-65 auf den Seiten 108 f. maximale Jahresmittelwerte von  $1,43 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1 km-Raster) bzw.  $1,79 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (250 m-Raster) aus. Im Nahbereich ist somit der vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) für Ruß vorgeschlagene Zielwert von  $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten. Diese Belastungsspitzen sind jedoch auf den Bereich des Vorfeldes des Terminals 1 und die Autobahnen A 3 und A 5 beschränkt. In den Kommunen in unmittelbarer Nachbarschaft des Frankfurter Flughafens liegen die maximalen Jahresmittelwerte für Ruß auch nach Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unter dem LAI-Zielwert von  $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Über die gesamten Rasterzellen verteilt werden im Planungsfall Rußkonzentrationen von  $0,72 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Untersuchungsgebiet) bzw.  $0,86 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Nahbereich) prognostiziert. Der

Bereich mehr als irrelevanter ausbaubedingter Belastungszunahmen von über  $0,05 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist auf das südliche Flughafengelände und den Wald in unmittelbarer Nähe des Flughafens begrenzt; Wohnbebauung ist von relevanten Zusatzbelastungen infolge des Flughafenausbaus nicht betroffen (vgl. dazu die Abbildungen 5-100 und 5-101 auf den Seiten 148 f. des Gutachtens G13.4).

#### **9.4 Ozonbildung**

Durch Vorlage der Untersuchung zum „Stand der Ozonproblematik“ der IVU Umwelt GmbH vom 29.12.2006 in Anlage 1 zum Gutachten G14 („Humantoxikologie“) hat die Vorhabens-trägerin die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Ozonbelastung im Untersuchungsgebiet auch bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens abnehmen wird.

Zwar kommt es im Ausbaufall im Vergleich zu heute zu einem Anstieg der flughafeninduzierten Emissionen der Ozonvorläuferstoffe  $\text{NO}_x$  und NMVOC. So nehmen die Vorläuferemissionen der flughafenbezogenen Quellgruppen von der Ist-Situation zum Planungsfall bei  $\text{NO}_x$  um 73 % und bei NMVOC um 52 % zu (vgl. Tabelle 6-10 auf Seite 30 der Anlage 1 zum Gutachten G14). Damit erhöht sich auch das lokale Oxidantienbildungspotenzial auf dem Flughafengelände. Doch diese Zunahme wird überlagert von einer Verringerung der flughafenunabhängigen Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen im Rhein-Main-Gebiet: Der Tabelle 6-10 ist ebenfalls zu entnehmen, dass die  $\text{NO}_x$ -Emissionen im Untersuchungsraum insgesamt im Planfall gegenüber der Ist-Situation um 17 % abnehmen. Der Rückgang der Emissionen bei NMVOC beträgt 11 %. Es ist also davon auszugehen, dass trotz einer Erhöhung der Emissionen von Vorläuferstoffen für die Ozonbildung im Bereich um den Flughafen die Emission von Substanzen mit Oxidantienbildungspotenzial im Untersuchungsgebiet insgesamt abnehmen wird. Zudem ist zu erwarten, dass die bis 2020 europaweit umgesetzten Emissionsminderungsmaßnahmen zu einer Abnahme der Ozonhintergrundkonzentration führen werden. Selbst wenn es im Einzelfall im Lee des Flughafens bei oxidantienbildender Wetterlage zu höheren Ozonkonzentrationen als heute kommen sollte, so ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entscheidend, dass es zu einer Verminderung der Ozonbelastung im Ballungsraum Rhein-Main insgesamt auch nach dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main kommen wird.

Im Übrigen hat die Auswertung zweier Modellrechnungen in Anlage 1 zum Gutachten G14 ergeben, dass der Frankfurter Flughafen nur einen geringen Beitrag zur Ozonbildung vor Ort liefert. Der Anteil des Flughafens an der regionalen Ozonkonzentration wird auf  $5\text{-}15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  geschätzt, während die mittlere Ozonkonzentration im Rhein-Main-Becken in den Jahren 1999 bis 2005 für sämtliche Quellen zwischen  $30$  und  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  lag. Das Oxidantienbil-

dungspotenzial des Flughafens wird jedoch lediglich bei Hochdruckwetterlagen mit hoher Einstrahlung, hohen Temperaturen und niedrigen Windgeschwindigkeiten, die für die Ozonbildung günstig sind, ausgeschöpft. Im Jahresmittel liegt der Beitrag des Frankfurter Flughafens auf weitaus niedrigerem Niveau.

Auf die Durchführung von Immissionsberechnungen für den Sekundärschadstoff Ozon konnte vor dem Hintergrund des niedrigen Anteils des planfestgestellten Vorhabens an der Ozonkonzentration im Ballungsraum Rhein-Main verzichtet werden. Die von der Vorhabensträgerin in Anlage 1 zum Gutachten G14 vorgelegte Untersuchung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichende Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen des Flughafenbaus auf die Ozonsituation. Das hat auch das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) mit Schreiben vom 14.12.2006 bestätigt. Für die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Ozonbildung können keine Aussagen gleicher Schärfe getroffen werden wie bei einer primär emittierten Komponente, die während des Transports chemisch weitgehend unverändert bleibt. Ozon ist ein Sekundärprodukt, das nicht direkt emittiert wird, sondern aus Vorläuferkomponenten wie  $\text{NO}_x$  und NMVOC durch photochemische Reaktion in der Atmosphäre entsteht und somit äußeren Bedingungen unterliegt, die vom planfestgestellten Vorhaben unabhängig sind.

#### **9.5 Abrieb von Gummi und Bremsen von Flugzeugen bei Start- und Landevorgängen**

Erhöhte Immissionen durch partikuläre Luftverunreinigungen im Bereich der Start- und Landebahnen durch Abrieb von Metallpartikeln aus den Bremssystemen von Flugzeugen sowie durch Gummiabrieb von Flugzeugreifen sind auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht zu befürchten.

Der Untersuchung des Hygiene-Instituts des Ruhrgebiets („Immissionen durch partikuläre Luftverunreinigungen im Bereich des Flughafens Frankfurt Main“) vom 25.08.2004 in Anlage 2 zum Gutachten G14 („Humantoxikologie“) ist zu entnehmen, dass die im Bereich der Start- und Landebahn Nord an den Aufsetzpunkten 25 R und 07 L gemessenen Massenkonzentrationen an Schwebstaub und Staubinhaltsstoffen im Bereich der derzeitigen urbanen Hintergrundbelastung im Großraum Frankfurt liegen und mit den Werten vergleichbar sind, die in einem Wohngebiet in Frankfurt-Schwanheim ermittelt wurden. Dabei wurden nur solche Feinstaubpartikel erfasst, die auch sonst in der Umgebungsluft auftreten; besondere Bestandteile, die Flugzeugbewegungen zugeordnet werden können, wurden bei den Messungen nicht nachgewiesen.



Die Aussagekraft der Untersuchung wird auch nicht dadurch eingeschränkt, dass bei der zweiten Messkampagne Funktionsstörungen der Steuerelektronik der Luftprobenahmegeräte aufgetreten sind, so dass die angestrebte Probenahmezeit von 7 Tagen zur Messung von Chrom, Nickel und Antimon im Schwebstaub nicht erreicht werden konnte. Auf eine Wiederholung der Messungen konnte aber verzichtet werden, da die auf dem Flugfeld gemessenen Werte für Chrom und Nickel im selben Bereich wie die an der Messstelle in Frankfurt-Schwanheim ermittelten Massenkonzentrationen liegen. Der Umstand, dass für Antimon Werte ermittelt wurden, die über der urbanen Hintergrundbelastung liegen, macht keine ergänzenden Betrachtungen erforderlich. Denn die im Vergleich zu den Hintergrundwerten in Stadtgebieten erhöhten Massenkonzentrationen wurden an allen drei Messorten nachgewiesen, d. h. die Antimonbelastung ist nicht auf den Flugverkehr zurückzuführen.

Es bleibt daher bei dem Ergebnis der Untersuchung, dass es keine Hinweise auf erhöhte Partikelimmissionen durch Abrieb von Gummi und Bremsen von Flugzeugen bei Start- und Landevorgängen gibt. Daran ändert nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch die Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens nichts.

## **9.6 Immissionen während der Bauphase**

Das planfestgestellte Vorhaben ist auch während der Bauphase mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass unzumutbare Beeinträchtigungen durch baubedingte Schadstoffimmissionen vor dem Hintergrund der der Vorhabensträgerin auferlegten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten sind.

Trotz der vorhabensbedingten Zusatzbelastung durch den Einsatz von Baufahrzeugen und Baumaschinen, die Staubaufwirbelung infolge des Verkehrs auf unbefestigten Wegen und den Umschlag staubender Güter werden bei fast allen betrachteten Schadstoffen die Immissionsgrenzwerte voraussichtlich eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde geht für die Bauphase aber davon aus, dass für Partikel (PM<sub>10</sub>) stellenweise mit einer Überschreitung der Gesamtbelastung im Jahresmittel zu rechnen ist. Zudem ist nicht auszuschließen, dass der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert in mehreren Kommunen voraussichtlich an mehr als 35 Tagen überschritten wird. Die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen bei PM<sub>10</sub> stehen der Planfeststellung jedoch angesichts der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens nicht entgegen, zumal die Baustellentätigkeiten auf einen Zeitraum von mehreren Monaten begrenzt sind und die größten Belastungen ausschließlich während der Hauptbauphase auftreten. Zudem ist durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen unter A XI 8 gewährleistet, dass die bauzeitlichen Schadstoffemissionen soweit wie möglich vermieden werden.

Darüber hinaus hat sich die Planfeststellungsbehörde weitere Emissionsminderungsmaßnahmen vorbehalten, sollten sich die festgesetzten Nebenbestimmungen wider Erwarten als unzureichend erweisen (vgl. Nr. 8 unter A XI 8).

Die TÜV Süd Industrie Service GmbH hat im Gutachten G15.2 (Bauimmissionen - Luft) vom 29.12.2006 eine konservative Betrachtung aus intensiver Baustellenaktivität und ungünstigen meteorologischen Bedingungen angestellt: Aus dem zeitlichen Ablauf der Baustellentätigkeiten wurden ungünstige Emissionsverläufe ermittelt und zwei Jahreszeitreihen erzeugt, in denen jeweils Phasen mit hohen Emissionen und Phasen ungünstiger Ausbreitungssituationen zusammenfallen. Zum Vergleich wurde eine weitere Zeitreihe ohne Verschiebung gegenübergestellt.

Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden. Mit Stellungnahme vom 14.03.2007 hat das Ingenieurbüro iMA Richter & Röckle GbR, das die Planfeststellungsbehörde mit der Qualitätssicherung des Gutachtens G15.2 beauftragt hat, dargelegt, dass die vom Gutachter angewandte Methodik, drei unterschiedliche Starttermine zu untersuchen, ab denen hohe Emissionen auftreten, plausibel ist.

Auch die der Berechnung zugrunde gelegten Randbedingungen und Eingangsparameter und die daraus abgeleiteten Ergebnisse sind nach Einschätzung der iMA Richter & Röckle GbR fachlich plausibel. Das eingesetzte Simulationsmodell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol Transport) entspricht den Anforderungen der VDI-Richtlinie 3945, Blatt 3, und ist für die Aufgabenstellung geeignet. Auch die verwendeten meteorologischen Daten, die auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens ermittelt wurden, sind aufgrund des ebenen Geländes und der geringen Entfernung zu den Emissionsquellen für die Ausbreitungsrechnungen repräsentativ. Im Übrigen ist die Auswahl des betrachteten Schadstoffspektrums für die Charakterisierung der Baumaßnahmen ausreichend.

Aus dem Gutachten geht hervor, dass der Anteil der maximalen baubedingten Belastungszunahme am jeweiligen Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Benzol und Dieselruß im Bereich der dem Baubetrieb nächstgelegenen Wohnbebauung der Kommunen Raunheim, Eddersheim, Okriftel, Kelsterbach, Schwanheim, Zeppelinheim, Mörfelden und Walldorf deutlich unterhalb der in Nr. 4.2.2 a) der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft) normierten Irrelevanzschwelle von 3 % liegt. Daraus hat die Vorhabensträgerin in Anlehnung an Nr. 4.1 der TA Luft den Schluss gezogen, dass trotz der zusätzlichen vorhabensbedingten Belastung die Immissionswerte für NO<sub>2</sub>, Benzol und Dieselruß insgesamt eingehalten und schädliche Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben nicht hervorgerufen werden. Vor die-

sem Hintergrund hat die Vorhabensträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht auf nähere Untersuchungen der Schadstoffe  $\text{NO}_2$ , Benzol und Dieselruß verzichtet.

Da für  $\text{PM}_{10}$  im Jahresmittel eine Zusatzbelastung prognostiziert wird, die an mehreren Immissionsorten nicht mehr irrelevant im Sinne der TA Luft ist, weil sie 3 % des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. § 4 Abs. 4 der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV)) überschreitet, hat die Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung der Vorbelastung die Gesamtbelastung ermittelt. Als Vorbelastung wurde dabei die an der Dauermessstation des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) in Raunheim im Jahr 2002 gemessenen Immissionskonzentration in Höhe von  $25,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für das Jahresmittel sowie eine Anzahl von 24 Tagen, an denen der Immissionswert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten ist, zugrunde gelegt. Danach ist für  $\text{PM}_{10}$  in Kelsterbach insgesamt eine Überschreitung des Jahresmittelwerts zu erwarten. Zudem wird im Gutachten G15.2 prognostiziert, dass der über 24 Stunden gemittelte Grenzwert für  $\text{PM}_{10}$  in Eddersheim, Okriftel, Kelsterbach, Schwanheim und Raunheim im ungünstigsten Fall an mehr als 35 Tagen überschritten wird (vgl. § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV).

Insoweit gilt aber zu berücksichtigen, dass die Schadstoffimmissionen von der Vorhabenssträgerin im Gutachten G15.2 konservativ angesetzt und damit deutlich überschätzt werden. Den lufthygienisch konservativen Ansatz und die damit verbundene Überschätzung der Immissionskonzentrationen hat auch das mit der Qualitätssicherung beauftragte Ingenieurbüro iMA Richter & Röckle GbR bestätigt. So liegt der für die Bestimmung der Abgas-Emissionen aus dem Baustellenverkehr angesetzte  $\text{NO}_x$ -Emissionsfaktor von  $13,9 \text{ g}/\text{km}$  etwa 50 % über dem Mittelwert für schwere Nutzfahrzeuge und entspricht somit einer Fahrzeugflotte, die sich durch Lkw mit sehr hoher Nutzlast auszeichnet. Während der  $\text{NO}_2$ -Anteil an den Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) im Gutachten mit 60 % angesetzt wurde, liegt der  $\text{NO}_2$ -Anteil an  $\text{NO}_x$  üblicherweise bei maximal 30 %. Auch der Emissionsfaktor für Partikelemissionen beim Abladen von Lkw wurde mit  $29 \text{ g}/\text{Abwurf}$  sehr konservativ gewählt. In der Regel ist beim Abladen von Erdaushub von einem Emissionsfaktor von 3 bis  $10 \text{ g}/\text{Abwurf}$  auszugehen. Schließlich wurden die für Staubemissionen ausschlaggebenden Lkw-Transporte auf unbefestigten Straßen mit  $950 \text{ g}/\text{Fz. x km}$  anhand eines im Vergleich zu der in der Literatur angegebenen Spanne von 100 bis  $1.500 \text{ g}/\text{Fz. x km}$  relativ hohen Emissionsfaktors berechnet. Die Immissionsprognose ist auch insoweit konservativ, als bei Kurzzeitwerten keine Möglichkeit besteht, staubmindernden Niederschlag zu berücksichtigen.

Jedenfalls wird den errechneten Grenzwertüberschreitungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen ausreichend begegnet.

## 10 Klimaschutz

Die Belange des Klimaschutzes sind auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens gewahrt. Trotz einer Rodung von etwa 292 ha Waldflächen und einer Bodenversiegelung und Überbauung in einem Umfang von rund 237 ha ist aufgrund der verbleibenden Waldbestände eine relevante Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse in der Umgebung des Frankfurter Flughafens nicht zu erwarten. Insbesondere eine zusätzliche ausbaubedingte Belastung von Wohn- und Gewerbegebieten außerhalb des Flughafengeländes ist auszuschließen. Vielmehr beschränken sich die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die gerodeten und versiegelten Flächen und ihre unmittelbar angrenzenden Bereiche von wenigen hundert Metern.

Die gefühlte Temperatur auf den Freiflächen wird im Vergleich zu den früheren Waldgebieten im Bereich der Landebahn Nordwest um maximal 14 Kelvin (K) und im westlichen Teil des Ausbaubereichs im Süden des Flughafens, in dem der Wald ebenfalls durch Bebauung ersetzt wird, um etwa 8 K ansteigen. Diese Temperaturerhöhung ist jedoch auf die umgenutzte Fläche und deren direkte Umgebung begrenzt und wirkt sich im weiteren Umfeld des Flughafens nicht aus.

Die wichtigsten klimatischen Ausgleichsströmungen im Untersuchungsraum werden durch das planfestgestellte Vorhaben weder unterbrochen noch umgelenkt. Zwar wird der Kaltluft durch die Rodung des Kelsterbacher Waldes eine Abflussmöglichkeit eröffnet, so dass die Strömungsgeschwindigkeit im unmittelbaren Bereich der Landebahn Nordwest wegen der geringeren Rauigkeit der gerodeten Fläche um maximal 0,7 m/s zunimmt. Diese lokale Flurzirkulation jedoch behindert die großräumigen Kaltluftabflussbahnen im Main- und im Niddatal nicht.

Die Windschwächung, die in der Simulation für besonders windschwache Bedingungen um drei Uhr nachts auf der anderen Mainseite im Bereich der Schleuse von Eddersheim und der Chemieanlagen am Mönchhofdreieck nordwestlich der geplanten Landebahn prognostiziert wird, hat keine negativen Auswirkungen auf die lokalklimatischen Verhältnisse. Die Verminderung der Kaltluftgeschwindigkeit ist mit maximal 0,3 m/s von geringer Intensität sowie zeitlich und räumlich begrenzt. Der Bereich südwestlich dieses Kaltluftstaus, in dem die Nachttemperaturen voraussichtlich bis 1,25 K ansteigen, ist nicht besiedelt. Weder für Eddersheim noch für Okriftel ist eine Beeinträchtigung des Luftaustausches zu befürchten. Auch das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit Stellungnahme vom 22.11.2006 bestätigt, dass die prognostizierten Auswirkungen unter der allgemeinen tageszeitlichen Entwicklung von Temperatur und Windge-

schwindigkeit kaum zu erkennen sind und die von Einwenderseite behaupteten Konsequenzen für die Frischluftversorgung der Siedlungsbereiche in Eddersheim und Okriftel nicht haben kann. Eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit der dort lebenden Menschen ist durch die nächtliche Windschwächung nicht zu besorgen. Vor diesem Hintergrund konnte auf eine detaillierte Untersuchung des Lokalklimas in den beiden Kommunen verzichtet werden.

An diesem Ergebnis ändert sich trotz der umfassenden Planänderung nichts. Die Flächenumnutzungen haben gegenüber der ursprünglichen Planung keine meteorologische Relevanz, da sie kleinräumiger Natur bzw. nicht mit einer grundlegenden Veränderung der Oberfläche verbunden sind. Es bleibt daher dabei, dass sich die klimatologischen Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den unmittelbaren Vorhabensbereich beschränken und in der Umgebung rasch abnehmen. Mit einem Waldstück im Süden des Flughafengeländes bleibt in diesem Bereich zwar auch das Waldklima erhalten. Doch der klimatische Einfluss dieser Waldfläche reicht nicht über dessen Südbereich hinaus. Änderungen der Temperatur- und Windverhältnisse in den Siedlungsgebieten im Umfeld des Frankfurter Flughafens sind nicht zu erwarten.

Diese Beurteilung stützt sich auf das „Amtliche Gutachten zu den klimatologischen Auswirkungen durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt“ (G3) in der Fassung vom 29.10.2004 sowie auf die ergänzende Stellungnahme des Deutschen Wetterdienstes vom 14.11.2006. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass das Gutachten G3 fachgerecht erstellt wurde. Die Rahmenbedingungen sind korrekt gewählt und die daraus abgeleiteten Ergebnisse plausibel. Auch das HLUK hat in seiner Stellungnahme vom 22.11.2006 ausgeführt, dass das Gutachten den fachlichen Anforderungen im Planfeststellungsverfahren genügt.

Die vom Deutschen Wetterdienst eingesetzten Klimasimulationsmodelle sind aus fachlicher Sicht geeignet, die meteorologischen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zu prognostizieren. Das Kaltluftabflussmodell KLAM\_21 ist ein zweidimensionales, mathematisch-physikalisches Modell, das die zeitliche Entwicklung, d. h. die Geschwindigkeit und Richtung, von Kaltluftflüssen in orographisch gegliedertem Gelände und die Höhe der Kaltluft in Metern simuliert, die sich während einer Nacht über dem Untersuchungsgebiet bildet. Das dreidimensionale mikroskalige Stadtklimamodell MUKLIMO\_3 untersucht die klimatischen Veränderungen von Lufttemperatur und Windfeldern unter Berücksichtigung der konkreten Flächennutzung. Vergleichsstudien zwischen verschiedenen Modellen und Windkanalmessungen haben gezeigt, dass MUKLIMO\_3 im Gegensatz zu älteren Modellen Einzelgebäude und dünne Wände darstellen und Vorgänge innerhalb von Bebauung und Vegetation sowie

im Boden detaillierter erfassen kann. Insbesondere musste in das Modell MUKLIMO\_3 nicht die Eisenbahnstrecke Köln-Frankfurt eingestellt werden. Dagegen spricht nicht, dass vierspurige Bundesstraßen in die Modellierung eingehen. Denn Bahntrassen sind deutlich schmaler als vierspurige Bundesstraßen. Selbst bei gleicher Breite wären die klimatologischen Auswirkungen einer Bahntrasse geringer einzuschätzen als die einer Straße, da die mit Gleisschotter bedeckten Flächen nicht als versiegelt bewertet werden. Die Ergebnisse des Stadtklimamodells werden mit Hilfe des Klima-Michel-Modells bioklimatisch analysiert und bewertet.

Die Kritik einzelner Einwender an der Eignung der Modelle wird zurückgewiesen. Die Modellergebnisse sind durch die Durchführung stationärer Messungen sowie von Messfahrten im Bereich des Flughafens vom 09. bis zum 11.05.2001 verifiziert worden. Danach stimmen die Modellsimulationen für die Ist-Situation bei windschwacher Strahlungswetterlage gut mit den Ergebnissen der Messkampagne überein. Es ist davon auszugehen, dass sie auch den Planungsfall realitätsnah abbilden. Die Abweichung der simulierten von den gemessenen Temperaturen von bis zu 2 K ist entgegen der Auffassung der einwendenden Städte unerheblich.

Bei der Begutachtung konnte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf eine Modellierung des Prognosenullfalls verzichtet werden. Die vom Deutschen Wetterdienst vorgenommene Interpretation der Ergebnisse der Modellsimulationen für den Ist- und den Planungsfall reicht aus. Die beiden Zeithorizonte unterscheiden sich in meteorologischer Hinsicht nur wenig voneinander, da die Topographie im Prognosenullfall gegenüber der Ist-Situation nur geringe Veränderungen aufweist. Die Unterschiede bei der Anzahl der Flugbewegungen spielen insoweit keine Rolle. Aus einer zusätzlichen Modellierung des Prognosenullfalls hätten sich demnach keine neuen Erkenntnisse ergeben. Die geringere Untersuchungstiefe des Prognosenullfalls im Gutachten G3 ist somit nicht zu beanstanden.

Ein etwaiger vorhabensunabhängiger Temperaturanstieg bis 2020 war nicht in die Auswirkungsprognose einzustellen. Die Modellrechnungen müssen für die Ist-Situation und den Planungsfall auf denselben meteorologischen Randbedingungen basieren, da sich nur so feststellen lässt, wie sich das planfestgestellte Vorhaben auf das lokale Klima auswirkt. Daher hat die Vorhabensträgerin zu Recht für den Ist- und den Planfall dieselben Temperaturen verwendet. Auch das HLUG hat sich dafür ausgesprochen, sich bei der Betrachtung der klimatologischen Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die vorhabensbedingte Temperaturveränderung zu beschränken.

Dass die Vorhabensträgerin auf den von der World Meteorological Organization für Klimaauswertungen festgelegten Standardzeitraum von 1961 bis 1990 zurückgegriffen hat, ist nicht zu beanstanden. Auch gegen die Verwendung der Zeitraums von 1991 bis 2000 zur Darstellung der vor Ort vorherrschenden Windverhältnisse ist nichts einzuwenden. Gleiches gilt für die Temperatur- und Niederschlagsdaten, die von 1951 bis 2000 am Frankfurter Flughafen gewonnen wurden. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Zeitreihen lediglich der Beschreibung der regionalen meteorologischen Verhältnisse dienen. Die Prognose der vorhabensbedingten Auswirkungen dagegen erfolgte mit Hilfe der oben beschriebenen Klimasimulationsmodelle sowie der aktuellen bzw. zukünftigen Geländestruktur des Untersuchungsgebiets. Von der Verwendung veralteten Datenmaterials kann somit keine Rede sein.

Auch der Untersuchungsraum ist ausreichend bemessen. Für die Berechnungen mit dem Kaltluftmodell KLAM\_21 ist ein Untersuchungsgebiet mit einer Fläche von 1600 km<sup>2</sup> (40 km x 40 km) gewählt worden, das sämtliche topographischen Strukturen, die einen Einfluss auf das Kaltluftgeschehen im Bereich des Flughafens haben können, erfasst. Aus diesem Gebiet ist für das Stadtklimamodell MUKLIMO\_3 ein 11 km x 9 km großer Raum abgeleitet worden, der sämtliche nach dem Kaltluftmodell zu erwartenden vorhabensbedingten Veränderungen der Temperatur- und Windverhältnisse abdeckt.

Abschließend sei darauf verwiesen, dass etwaige Klimaveränderungen infolge der Emissionen des globalen Luftverkehrs nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, da sie nicht dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind, sondern unabhängig vom Ausbau des Flughafens Frankfurt Main entstehen.

## **11 Sonstige Immissionen**

### **11.1 Geruchsimmissionen**

Die Planfeststellungsbehörde hat die Überzeugung gewonnen, dass der Planfeststellung die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch Gerüche nicht entgegensteht.

In den Wohn- und Gewerbegebieten in der Umgebung des Frankfurter Flughafens treten auch bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens keine erheblichen Geruchsbelästigungen auf. Die vorhabensbedingte Zunahme der Geruchsimmissionen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle ist angesichts der gewichtigen Belange, die für den Ausbau des Flughafens sprechen, hinzunehmen.

Diese Beurteilung basiert auf dem Gutachten G20 (Geruchsprognose) der ArguMet - Bahmann & Schmonsees GbR in der Fassung vom 22.11.2006, das nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei erstellt wurde.

Zur Bewertung der durch das Vorhaben bedingten Belästigung durch Geruchsimmissionen hat die Planfeststellungsbehörde mangels spezieller Regelungen die Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) in der Fassung vom 21.09.2004 als Orientierungshilfe herangezogen, auch wenn das Immissionsschutzrecht gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) nicht für Flugplätze gilt und die GIRL somit formal keine Anwendung findet.

Der Geruchsprognose ist zu entnehmen, dass im Ausbaufall weder Wohn- bzw. Mischgebiete noch Gewerbe- bzw. Industriegebiete durch den Flughafenbetrieb einer erheblichen Geruchsbelästigung i. S. d. GIRL ausgesetzt sind. Sämtliche im Gutachten G20 für Wohn- bzw. Gewerbegebiete prognostizierten Geruchswahrnehmungshäufigkeiten liegen gemessen an den Immissionswerten IW nach Nr. 3.1 der GIRL unterhalb der Schwelle der erheblichen Belästigung von 0,10 für Wohn-/Mischgebiete und 0,15 für Gewerbe-/Industriegebiete. Der Anteil der Stunden, an denen Gerüche eindeutig wahrnehmbar sind, beträgt in Wohngebieten weniger als 10 % der Jahresstunden und unterschreitet in Gewerbegebieten 15 % der Jahresstunden.

Selbst im Siedlungsbereich der Stadt Kelsterbach, wo die häufigsten vorhabensbedingten Geruchswahrnehmungen außerhalb des Flughafengeländes ermittelt wurden, beträgt die Gesamtbelastung  $IG = 0,08$ , was einer Wahrnehmungshäufigkeit von Gerüchen von 8 % der Jahresstunden entspricht. Im Gewerbegebiet „Im Taubengrund“ südlich von Kelsterbach treten im Planungsfall maximale Geruchswahrnehmungshäufigkeiten auf, die knapp oberhalb von 0,10 und damit deutlich unterhalb der für Gewerbe- bzw. Industriegebiete maßgeblichen Erheblichkeitsschwelle von 15 % Geruchsstunden liegen.

In den weiteren Siedlungsbereichen im Norden und Westen des Flughafengeländes (wie Okriftel, Eddersheim, Raunheim und Schwanheim) wird bei Annahme einer Hintergrundbelastung IV von 0,02 eine Gesamtbelastung IG von maximal 0,07 ausgewiesen. In den südlich und östlich an den Flughafen angrenzenden Ortschaften (wie Mörfelden, Walldorf und Zepelinheim) wird im Gutachten G20 bei einer angenommenen Vorbelastung IV von 0,02 eine Belastung IG von insgesamt bis zu 0,05 prognostiziert.



Der Umstand, dass auf dem Flughafengelände und in dessen Nahbereich bis in eine Entfernung von maximal 1.000 Metern Geruchswahrnehmungshäufigkeiten von über 0,10 errechnet wurden, ist angesichts der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens hinzunehmen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich Personen in diesem Bereich nur vorübergehend aufhalten (Passagiere und Erholungssuchende) bzw. der Arbeitsschutz einschlägig ist (Arbeitnehmer). Zudem geht von Geruchsmissionen lediglich eine belästigende Wirkung aus; eine Gesundheitsbeeinträchtigung ist mit Gerüchen nicht verbunden.

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde, um den einer Prognose immanenten Unsicherheiten zu begegnen, der Vorhabensträgerin auf Vorschlag des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG; vgl. Seite 20 der Stellungnahme vom 31.03.2005) unter A XI 9.1 aufgegeben, nach Aufnahme des Flugbetriebes auf der Landebahn Nordwest in Abstimmung mit dem HLUG ein einjähriges Geruchsmissionsmessprogramm nach Nr. 4.4 der GIRL durchzuführen, um die tatsächliche Geruchsbelastung nach Realisierung des Vorhabens zu ermitteln.

## **11.2 Lichtmissionen**

Belästigungen durch vorhabensbedingte Lichtmissionen sind angesichts der Bedeutung, die dem Ausbau des Frankfurter Flughafens zukommt, hinzunehmen. Eine Gefahr für die Gesundheit von Menschen durch Lichtmissionen besteht nicht.

Diese Einschätzung stützt sich auf das mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 29.09.2006 übersandte Lichttechnische Fachgutachten („Lichtmissionen künstlicher Lichtquellen im Bereich der Landebahn Nordwest insbesondere deren Auswirkungen auf die Stadt Kelsterbach“) des vereidigten Sachverständigen für Beleuchtungstechnik Dr.-Ing. Klaus Petry vom 09.05.2003. In diesem Gutachten wurden die vertikalen Beleuchtungsstärken  $E_F$  der geplanten Lichtquellen ermittelt und Grenzabstände bestimmt, bei deren Überschreitung keine unzulässige Raumaufhellung mehr auftritt, weil die maßgeblichen Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) hat mit Stellungnahme vom 08.11.2006 bestätigt, dass die vom Gutachter angewandte Methodik zur Ermittlung der vorhabensbedingten Lichtmissionen belastbar ist und die erzielten Ergebnisse plausibel sind.

Dass das Gutachten zur Bewertung der ausbaubedingten Lichtmissionen die Veröffentlichung der Deutschen Lichttechnischen Gesellschaft (LitG) e.V. zur „Messung und Beurteilung von Lichtmissionen künstlicher Lichtquellen“ vom September 1996 heranzieht und nicht auf die „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtmissionen“, die der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) am 10.05.2000 verabschiedet hat, abstellt, obwohl sie

in der Verwaltungspraxis als Beurteilungsgrundlage maßgeblich sind, ist unschädlich. Denn die Hinweise des LAI bauen in ihren wesentlichen Inhalten auf der Veröffentlichung der LitG auf; insbesondere wurden vom LAI die Immissionsrichtwerte der LitG uneingeschränkt übernommen.

Für die Vorfeldbeleuchtung wurden je nach Scheinwerfertyp Grenzabstände von bis zu 90 Metern seitlich und bis zu 200 Metern vor der Lichtquelle prognostiziert. Bei der Zaunbeleuchtung wurden Abstände von etwa 30 Metern rechts bzw. links und von bis zu 20 Metern vor der Leuchte errechnet, bei deren Überschreitung die Raumaufhellung zulässig ist. Die raumaufhellende Vertikalbeleuchtungsstärke  $E_F$  vor den Anflugfeuern nimmt in Abständen von 90, 135 und 180 Metern von maximal 4,5 Lux (lx) über 2,5 lx bis hin zu 1,5 lx kontinuierlich ab. Auch die vertikale Beleuchtungsstärke  $E_F$  vor den Flugzeugscheinwerfern sinkt auf den Ebenen von 135 und 180 Metern gleichmäßig von maximal 4,1 lx über 1,0 lx bis hin zu 0,2 lx.

Flughafennahe Siedlungsbereiche sind von künstlichen Lichtquellen, die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehen, nicht betroffen. In Wohngebieten werden die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach Nr. 4 der Hinweise des LAI eingehalten. Innerhalb der im Gutachten ermittelten Grenzabstände befindet sich jedoch das Gewerbegebiet „Im Taubengrund“ der Stadt Kelsterbach, so dass visuelle Belästigungen dort nicht auszuschließen sind, weil der vom LAI empfohlene Immissionsrichtwert für die mittlere Beleuchtungsstärke  $E_F$  von 5 lx überschritten wird. Der Planfeststellungsbeschluss stellt mit der in A XI 9.2 verfügten Nebenbestimmung sicher, dass unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen auch zum Gewerbegebiet in Kelsterbach vermieden werden. Da die Beleuchtungsanlagen nicht planfestgestellt werden, ist bei der Ausführungsplanung gemäß § 22 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) dafür zu sorgen, dass von der Beleuchtung des planfestgestellten Vorhabens keine schädlichen Umweltauswirkungen ausgehen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Daher wird der Vorhabensträgerin aufgegeben, die Beleuchtungsanlagen so einzurichten und zu betreiben, dass vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen und unvermeidbare Belästigungen auf ein Minimum reduziert werden.

### 11.3 Elektromagnetische Umweltverträglichkeit

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder der geplanten Hoch- und Niederfrequenzanlagen sind auch nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht zu besorgen.

Im Gutachten G17.1 (Elektromagnetische Verträglichkeit und Elektromagnetische Umweltverträglichkeit) der GHMT AG vom 22.11.2006 wird durch Projektion des Schutzabstandes in Hauptstrahlrichtung auf die Horizontale zunächst der horizontale Schutzabstand um eine Störquelle ermittelt, in dem ohne Kenntnis des Vertikaldiagramms eine Überschreitung der in den Anhängen 1 und 2 der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) festgeschriebenen Grenzwerte unterstellt wird. Sofern eine geplante Anlage sich innerhalb des horizontalen Schutzabstandes einer vorhandenen Störquelle oder eine vorhandene Anlage sich innerhalb des horizontalen Schutzabstandes einer geplanten Störquelle befindet, wird in einem zweiten Schritt unter Berücksichtigung der Geländetopographie, der vertikalen Abstrahlcharakteristik und der Gebäudehöhen der Schutzbereich definiert, in dem mit einer Überschreitung der Grenzwerte aus der 26. BImSchV zu rechnen ist.

Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden. Mit Stellungnahme vom 22.06.2007 hat das Institut für Elektromagnetische Verträglichkeit der Technischen Universität Braunschweig, das mit der Qualitätssicherung des Gutachtens G17.1 beauftragt war, das Vorgehen beim Festlegen des Schutzabstandes bzw. des Schutzbereichs als methodisch richtig und unter Fachleuten als etabliert gewertet.

Die stärksten elektromagnetischen Auswirkungen wurden für die ASR-Radaranlage Nord, die von ihrem bisherigen Standort verlegt werden soll und deren neuer Standort nördlich des Triebwerksprüfstandes planfestgestellt ist, ermittelt. Der horizontale Schutzabstand beträgt maximal 130 m. Doch insoweit gilt zu beachten, dass dieser Schutzabstand ohne Dämpfung, d. h. für freie Sichtverbindung und ohne Berücksichtigung von Abschattungen, berechnet wurde. Bei einer unterstellten Abschirmung von 10 bzw. 20 dB weist das Gutachten G17.1 für die ASR-Radaranlage Nord einen deutlich geringeren Schutzabstand von 40 bzw. 13 m aus. Doch im Schutzbereich der Anlage befinden sich ausweislich der Abbildung 9-13 auf Seite 103 des Gutachtens G17.1 keine Gebäude.

Für die zusätzliche 95-GHz-Radaranlage, deren Standort auf dem geplanten Terminal 3 planfestgestellt ist, wurde ohne Dämpfung ein horizontaler Schutzabstand von bis zu 30 m ermittelt. Die in Abbildung 9-15 auf Seite 105 des Gutachtens G17.1 dargestellte vertikale Richtcharakteristik der Anlage zeigt jedoch, dass im Schutzbereich keine Gebäude liegen.

Der Planfeststellungsbeschluss gibt der Vorhabensträgerin in Nr. A XI 9.2 auf, die geplanten Hoch- und Niederfrequenzanlagen dem Regierungspräsidium Darmstadt mindestens zwei Wochen vor Inbetriebnahme bzw. wesentlichen Änderung anzuzeigen. Diesen Anzeigen sind Konzepte zum Schutz von Personen, die sich im Schutzbereich der Anlagen aufhalten, vor elektromagnetischen Feldern beizufügen. Damit wird der Schutz von Personen, sogar über den Geltungsbereich von § 7 der 26. BImSchV hinaus, sichergestellt.

#### **11.4 Erschütterungen**

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main sprechenden Belange von einem solchen Gewicht, dass demgegenüber die durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Erschütterungsimmissionen hinzunehmen sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die vorhabensbedingten Erschütterungen einen lediglich belästigenden Charakter haben; eine Gefahr für die Gesundheit von Menschen besteht nicht. Auch Gebäudeschäden durch Erschütterungsimmissionen sind nicht zu besorgen.

Bei dieser Beurteilung stützt sich die Planfeststellungsbehörde auf das Gutachten der PMI/Zuckriegl Engineering GmbH („Betriebsbedingte Erschütterungen durch landende Flugzeuge“), das die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 29.09.2006 vorgelegt hat. Einwände gegen die vom Gutachter angewandte Methodik zur Ermittlung der Erschütterungsimmissionen bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Auch die Ergebnisse sind plausibel hergeleitet. Dies hat das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie mit Schreiben vom 08.11.2006 bestätigt. Insbesondere durfte die Untersuchung auf landende Flugzeuge beschränkt werden, da Starts auf der planfestgestellten Landebahn nicht durchgeführt werden. Im Übrigen sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die stärksten Auswirkungen durch Erschütterungen wegen der niedrigen Überflughöhen und der damit verbundenen hohen Schalldruckpegel im Landeanflug auftreten.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträgerin zur Bewertung der vom Vorhaben ausgehenden Erschütterungswirkungen die DIN 4150 („Erschütterungen im Bauwesen“), Teil 2 („Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) und Teil 3 („Einwirkungen auf bauliche Anlagen“) herangezogen hat. Zwar hat der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) den Ländern die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ (so genannte Erschütterungsleitlinie) vom 10.05.2000 zur Anwendung bei der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen empfohlen. Doch die Erschütterungsleitlinie des LAI baut auf der DIN 4150 auf; insbesondere die maßgebli-

chen Anhaltswerte, die die Schwelle zwischen schädlichen und nicht schädlichen Umwelteinwirkungen begründen, stimmen überein.

#### **11.4.1 Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen auf Menschen**

##### **11.4.1.1 Erschütterungsübertragung über das Erdreich**

Eine erhebliche Belästigung von Menschen in Gebäuden in der Umgebung des Frankfurter Flughafens durch Erschütterungsimmissionen, die beim Auftreffen der Flugzeuge am Boden beim Landevorgang entstehen und über das Erdreich weitergeleitet werden, ist auch nach Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens nicht zu erwarten. Für das der Landebahn Nordwest nächstgelegene Immissionsgebiet Kelsterbach 1, das eine Entfernung von 550 m zum Aufsetzpunkt r3 aufweist, wurde eine maximale Schwingstärke  $KB_{Fmax}$  von 0,026 prognostiziert. Damit sind die maßgeblichen Anhaltswerte  $A_u$  nicht nur für Gewerbegebiete von 0,3 tagsüber bzw. 0,2 nachts, sondern auch für Misch- (0,2 tags bzw. 0,15 nachts) und Wohngebiete (0,15 tags bzw. 0,1 nachts) deutlich unterschritten. Die Anforderungen der DIN 4150-2 bzw. der Erschütterungsleitlinie sind damit eingehalten. Die ermittelten Werte liegen weit unterhalb der mittleren Spürbarkeitsschwelle von Menschen ( $KB = 0,1$ ), d. h. die über das Erdreich übertragenen Erschütterungsimmissionen, die durch die Landevorgänge beim Flugbetrieb entstehen, sind für Menschen in Gebäuden nicht wahrnehmbar.

##### **11.4.1.2 Erschütterungsanregung durch Luftschall**

Die vorhabensbedingten Erschütterungsimmissionen durch Überflüge landender Flugzeuge, die durch Luftschall angeregt werden, sind in Anbetracht der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens hinzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass im Immissionsgebiet Kelsterbach 1, das direkt unter dem geplanten Anflugpfad liegt und eine Sichtentfernung von 60 Metern aufweist, die Beurteilungs-Schwingstärke  $KB_{FT}$  den Anhaltswert  $A_r$  tagsüber sowohl bei offenem als auch bei geschlossenem Fenster überschreitet. Nachts werden an gleicher Stelle Überschreitungen des Anhaltswertes  $A_o$  bei offenem und bei geschlossenem Fenster ermittelt. Im Immissionsgebiet Kelsterbach 2, das sich seitlich unter dem Anflugpfad in einer Sichtentfernung von 90 Metern befindet, werden sowohl am Tag als auch in der Nacht bei geöffnetem Fenster die Anhaltswerte  $A_r$  bzw.  $A_o$  annähernd erreicht oder gerade überschritten.

Sämtliche Werte werden jedoch lediglich für potenziell schwingungsanfällige Rippen- und Holzdeckenkonstruktionen errechnet. Ab einer Sichtentfernung von 120 Metern werden in allen betrachteten Immissionsgebieten die maßgeblichen Anhaltswerte  $A_r$  und  $A_o$  auch bei ungünstiger Bauweise unterschritten. In Wohngebieten ist somit nicht mit erheblichen Beläs-

tigungen durch Erschütterungen zu rechnen. Überschreitungen der einschlägigen Anhaltswerte sind auf einen schmalen Korridor in Kelsterbach unmittelbar unter dem Anflugpfad beschränkt und nur bei schwingungsanfälligen Deckenkonstruktionen auszumachen.

#### **11.4.2 Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen**

Eine Beeinträchtigung der Bausubstanz von Anlagen in der Umgebung des Frankfurter Flughafens durch niedrige Überflüge bzw. beim Landevorgang ist auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht zu befürchten. Dies gilt sowohl für Erschütterungen infolge Luftschallanregung landender Flugzeuge als auch für durch das Erdreich übertragene Erschütterungen beim Landen. Der im Gutachten der PMI/Zuckriegl Engineering GmbH ermittelte Maximalwert der Schwinggeschwindigkeit ist erheblich kleiner als der Anhaltswert nach DIN 4150-3. Eine Verminderung des Gebrauchswerts baulicher Anlagen durch vorhabensbedingte Erschütterungswirkungen ist ausgeschlossen.

### **12 Wasserwirtschaft**

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Mit dem planfestgestellten Vorhaben sind keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder die Gewässerökologie verbunden. Vor dem Hintergrund der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen bestehen aus Sicht des Schutzes von Grundwasser und Oberflächengewässern keine Bedenken gegen den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, zumal die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens von fachbehördlicher Seite aufgestellten Forderungen und Anregungen weitgehend berücksichtigt wurden. Die Planung der Vorhabensträgerin ist nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen des Wassers oder gegen sonstige nachteiligen Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung (vgl. §§ 1 a Abs. 2, 6 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)).

Diese Beurteilung stützt sich auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin in den Erläuterungsberichten zu den Planteilen B3 (Ver- und Entsorgungsanlagen) in der Fassung vom 11.12.2006 und B5 (Baulogistik und Grundwasserhaltung während der Bauzeit) in der Fassung vom 20.12.2006 sowie auf die Aussagen der Gutachten G4 (Altlasten) der HPC Harress Pickel Consult AG in der Fassung vom 20.07.2004 einschließlich der ergänzenden Stellungnahme vom 19.01.2007, G5 (Hydrologie und Hydrogeologie) der SGS Institut Fresenius GmbH vom 28.12.2006 und G6 (Limnologie) des Instituts für Angewandte Ökologie und Gewässerkunde vom 17.07.2004 mit der Stellungnahme der Gutachterin vom 17.01.2007.

Die wasserrechtlichen Gestattungen konnten erteilt werden. Die Erlaubnisse ergingen gemäß § 14 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, das mit Schreiben vom 13.11.2007 ausgesprochen wurde. Das Regierungspräsidium Darmstadt war auch die für die Erteilung des Einvernehmens zuständige Wasserbehörde, nachdem durch Erlass des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz vom 18.05.2004 die Zuständigkeit nach § 94 Abs. 3 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) a. F. (§ 55 Abs. 2 S. 4 HWG n. F.) auf das Regierungspräsidium Darmstadt übertragen worden war.

## **12.1 Wasserversorgung**

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Versorgung des Flughafens Frankfurt Main mit Trink- und Brauchwasser auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens sichergestellt ist.

### **12.1.1 Trinkwasserversorgung**

Dass der Frankfurter Flughafen auch nach seinem Ausbau ausreichend mit Trinkwasser versorgt wird, geht aus den Ausführungen der Vorhabensträgerin auf den Seiten 285 ff. des Erläuterungsberichts zu Planteil B3 (Ver- und Entsorgungsanlagen) hervor. Danach soll der vorhabensbedingte Mehrbedarf an Trinkwasser, der im wesentlichen im südlichen Flughafengelände entsteht, durch den Anschluss an das bestehende Trinkwassernetz im Nordbereich des Flughafens gedeckt werden, das überwiegend aus der von der Hessenwasser GmbH & Co. KG betriebenen Trinkwassergewinnungsanlage Pumpwerk „Hinkelstein“ im Frankfurter Stadtwald gespeist wird. Es ist geplant, die fünf vorhandenen Brunnen in der CargoCity Süd zukünftig nicht mehr zur Trinkwassergewinnung heranzuziehen, sondern ausschließlich zur Brauchwassernutzung zu verwenden.

Bei einem prognostizierten zusätzlichen Trinkwasserbedarf in Höhe von circa 618.750 m<sup>3</sup>/Jahr steigt der jährliche Gesamtverbrauch des Flughafens von heute etwa 1.600.000 m<sup>3</sup> auf rund 2.218.750 m<sup>3</sup> Trinkwasser. Dem zweiten Nachtrag zum Vertrag zur Lieferung von Trinkwasser für das Versorgungsgebiet Flughafen zwischen der Hessenwasser GmbH und der Fraport AG, den die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 31.08.2006 auszugsweise vorgelegt hat, ist in § 2 Abs. 3 („Liefergrund“) zu entnehmen, dass sich das Wasserversorgungsunternehmen verpflichtet hat, den Frankfurter Flughafen mit Trinkwasser bis zu einer Menge von insgesamt 2.500.000 m<sup>3</sup> jährlich zu beliefern. Somit liegt der für den Ausbaufall prognostizierte Gesamttrinkwasserbedarf unter der von der Hessenwasser GmbH & Co. KG vertraglich zugesagten Liefermenge.

Zweifel an der Methode zur Ermittlung des für den Ausbau prognostizierten Trinkwasserbedarfs hat die Planfeststellungsbehörde nicht. Der vorhabensbedingte Mehrbedarf an Trinkwasser wurde von der Vorhabensträgerin in für die Planfeststellung hinreichender Genauigkeit aus den Passagierzahlen für den Planfall 2020 hergeleitet. Einer Konkretisierung der Bedarfsrechnung bedurfte es nicht. Bei einem durchschnittlichen Trinkwasserverbrauch in den letzten Jahren von 16,5 Litern (l) pro Fluggast (wovon für jeden Passagier auf Handwaschbecken und Gebäudereinigung jeweils 4 l und auf gewerbliche Nutzung 8,5 l entfallen) und einem prognostizierten Passagieraufkommen von 34,5 Millionen im geplanten Terminal 3 errechnet sich für den Südbereich des Flughafens für das Jahr 2020 ein Trinkwasserbedarf von 569.250 m<sup>3</sup>. Addiert mit dem zusätzlichen Bedarf an Trinkwasser in den Terminals 1 und 2 im nördlichen Flughafengelände von 49.500 m<sup>3</sup>/Jahr (bei einem Mehr von 1,5 Millionen Fluggästen, die im Durchschnitt jeweils 33 l Trinkwasser verbrauchen, da im Nordbereich des Flughafens Trinkwasser auch für Brauchwassernutzungen verwendet wird) ergibt sich für das planfestgestellte Vorhaben der oben genannte Gesamttrinkwasserbedarf von jährlich 618.750 m<sup>3</sup>.

Die Versorgungssicherheit mit Trinkwasser ist daher auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens gegeben.

#### **12.1.2 Brauchwasserversorgung**

Auch die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Brauchwasser ist nach dem Ausbau gewährleistet. Es ist vorgesehen, den vorhabensbedingten Bedarf an Brauchwasser in Höhe von etwa 569.250 m<sup>3</sup>/Jahr weitgehend durch die Verwertung des in der Hochbauzone im Südbereich des Flughafens anfallenden Niederschlagswassers, das in der geplanten Brauchwasseraufbereitungsanlage aufbereitet werden soll, zu decken. Lediglich in Trockenzeiten soll eine Zuspeisung von Grundwasser aus den fünf bestehenden Brunnen in der CargoCity Süd erfolgen, für die der Vorhabensträgerin ausweislich der Eintragung in das Wasserbuch für das Niederschlagsgebiet Rhein des Regierungsbezirks Darmstadt, Blatt B, vom 20.04.2004 gemäß der Verfügung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Darmstadt, vom gleichen Tag ein altes Recht i. S. d. §§ 15 WHG, 87 HWG zum Zutagefördern von Grundwasser bis insgesamt 840.000 m<sup>3</sup> jährlich zusteht. Damit ist sichergestellt, dass der Flughafen auch im Ausbaufall ausreichend mit Brauchwasser versorgt wird, zumal die Entnahme von Grundwasser aus diesen Brunnen zur Deckung des Trinkwasserbedarfs nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens aufgegeben werden soll (s. o.).



Der vorhabensbedingte Bedarf an Löschwasser soll weitgehend aus dem bestehenden Brauchwassersystem gedeckt werden. Auf den Erweiterungsflächen sind an sämtlichen geplanten Brauchwasserleitungen Überflurhydranten in einem Regelabstand von 300 m vorgesehen. Um die jederzeitige Verfügbarkeit von Löschwasser sicherzustellen, sind zur Noteinspeisung Anschlüsse an das Trinkwassernetz geplant. Die Vorhabensträgerin hat als Löschwasservolumina im Werftbereich 8.000 l/min (480 m<sup>3</sup>/h), im Cargobereich 6.400 l/min (384 m<sup>3</sup>/h), im GA-Bereich 4.200 l/min (252 m<sup>3</sup>/h) und im Terminalbereich 3.200 l/min (192 m<sup>3</sup>/h) jeweils über einen Zeitraum von 120 Minuten bereitzustellen. Die von der Vorhabensträgerin auf Seite 297 des Erläuterungsberichts zu Planteil B3 vorgesehenen Löschwassermengen reichen nach Ansicht des Regierungspräsidiums Darmstadt (vgl. E-Mail vom 26.02.2007) aus, sofern die Volumina über 120 Minuten zur Verfügung stehen. Die von der Stadt Frankfurt am Main mit Stellungnahme vom 21.03.2005 vorgeschlagene Nebenbestimmung konnte daher nur modifiziert in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden (vgl. A XI 10.3).

Auch für das Brauchwasser ist die Bedarfsrechnung hinreichend konkret aufgeschlüsselt: Der durchschnittliche Verbrauch von Brauchwasser pro Passagier beträgt 16,5 l, nachdem für WC-Spülungen 9 l, für gewerbliche Nutzung 6 l, für die Reinigung von Straßen und Flugbetriebsflächen 1 l, für Löschwasser 0,2 l und für die Bewässerung von Grünflächen 0,3 l Brauchwasser anfallen. Bei einem Aufkommen von 34,5 Millionen Fluggästen jährlich im Terminal 3 beläuft sich der vorhabensbedingte Brauchwasserbedarf auf 569.250 m<sup>3</sup>/Jahr.

In der geplanten Brauchwasseraufbereitungsanlage soll auf einer Fläche von rund 500 m<sup>2</sup> in der Nähe des neuen Tores 32 das in der Hochbauzone anfallende Niederschlagswasser, das im nordwestlich der Anlage verorteten Brauchwasserspeicher des Regenrückhaltebeckens D gespeichert wird, sowie in Trockenzeiten das Grundwasser aus den vorhandenen Brunnen aufbereitet werden, um durch Filtration und Zudosierung von Chlor eine Verkeimung des Brauchwassers im Rohrleitungssystem zu verhindern und Schäden an Installationen und Armaturen zu vermeiden.

Bei der Brauchwasseraufbereitung ist eine kontinuierliche Rückspülung der Filter vorgesehen. Das bei diesem Vorgang anfallende Spülwasser soll dem Schmutzwasserkanalnetz zugeführt werden.

Gemäß § 44 Abs. 1 S. 1 HWG i. V. m. Anhang 31 zur Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung - AbwV) gelten die Bestimmungen über die Benutzung der Gewässer auch für das Einleiten von Abwasser aus der Wasseraufbereitung mit einer Menge von mehr als 10 m<sup>3</sup> pro Woche in öffentliche Abwas-

seranlagen, d. h. die so genannte Indirekteinleitung solcher Abwässer ist grundsätzlich erlaubnispflichtig nach §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 1, 7 Abs. 1 WHG. Einer Erlaubnis bedarf es nach der Bagatellregelung des § 44 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HWG i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 2 c der Verordnung über das Einleiten oder Einbringen von Abwasser mit gefährlichen Stoffen in öffentliche Abwasseranlagen (Indirekteinleiterverordnung - VGS) nicht, wenn es sich um eine Einleitung in geringer Menge i. S. d. Nr. 2.4.3 der Verwaltungsvorschrift zu § 44 HWG und zur Indirekteinleiterverordnung (IndirekteinleiterVwV) handelt. Eine erlaubnisfreie Indirekteinleitung ist gemäß § 2 Abs. 1 S. 1 VGS anzuzeigen.

Einen entsprechenden Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis für das Einleiten des bei der Brauchwasseraufbereitung anfallenden Spülwassers in die Schmutzwasserkanalisation hat die Vorhabensträgerin nicht gestellt. Auch eine Anzeige fehlt. Vielmehr hat die Vorhabensträgerin ausgeführt, dass die Abwassermenge, die als Filterspülwasser in das Schmutzwasserkanalnetz eingeleitet werden soll, erst nach Vorliegen der Ausführungsplanung der Brauchwasseraufbereitungsanlage feststehen wird. Ob für die Einleitung des Filterrückspülwassers in die Schmutzwasserkanalisation eine Erlaubnis- bzw. Anzeigepflicht besteht, war daher an dieser Stelle nicht zu entscheiden, sondern konnte einem sich an die Planfeststellung anschließenden wasserrechtlichen Verfahren vorbehalten bleiben, zumal das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Fachbehörde in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 festgestellt hat, dass der Erteilung einer Indirekteinleiterlaubnis im Grundsatz nichts entgegensteht.

### **12.1.3 Wassersparmaßnahmen**

Die vom Regierungspräsidium Darmstadt in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 vorgeschlagenen Nebenbestimmungen zur sparsamen Verwendung von Wasser waren nur teilweise zu übernehmen (vgl. A XI 10.1). Vor dem Hintergrund des Sparsamkeitsgebots des § 1 a Abs. 2 WHG, wonach jedermann verpflichtet ist, mit Wasser rationell umzugehen, konnte der Vorhabensträgerin aufgegeben werden, Wasserverluste durch technische Maßnahmen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

Sämtliche neuen Verbrauchseinrichtungen im vorhabensbedingt zu erweiternden Trink- und Brauchwassernetz sind nach Möglichkeit mit wassersparender Technologie zu versehen, um den Verlust von Wasser so gering wie möglich zu halten. Zudem hat die Vorhabensträgerin die neuen Verbrauchsstellen mit Verbrauchsmesseinrichtungen auszurüsten. Die Rohrleitungen im neuen Trink- und Brauchwassernetz sind mit einem zentral gesteuerten Leckortungssystem zu überwachen. Leckagen sind unverzüglich zu beheben. Die bei Messung und Überwachung erhobenen Daten sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Um-

welt Frankfurt, erstmals nach Inbetriebnahme der Mess- und Überwachungseinrichtungen, dann in einem Turnus von zwei Jahren zu übermitteln.

Darüber hinaus waren im Planfeststellungsbeschluss schon aufgrund der fehlenden Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde keine Nebenbestimmungen zur Verbesserung des sparsamen Umgangs mit Wasser festzusetzen. Die Ausstattung des derzeit vorhandenen Rohrleitungssystems zur Versorgung des Flughafens mit Trink- und Brauchwasser mit wassersparender Technologie obliegt der zuständigen Fachbehörde und kann nicht zum Gegenstand dieser Planfeststellung gemacht werden.

## **12.2 Entsorgung des Niederschlagswassers**

### **12.2.1 Entsorgung des Niederschlagswassers im Bereich der Landebahn Nordwest**

Bei der Entwässerung der Flugbetriebsflächen ist zwischen Winter- und Sommerbetrieb zu unterscheiden. Im Sommerhalbjahr fällt kein Enteisungsmittel an; das auf den Flugbetriebsflächen anfallende Niederschlagswasser ist daher unbelastet. Im Winter dagegen müssen bei entsprechenden Witterungsverhältnissen sowohl die Flugzeuge als auch die Flächen einer Enteisung unterzogen werden. Flugzeuge werden in der Regel an der Position selbst und nur ausnahmsweise an zentralen Enteisungsflächen, den so genannten Deicing Pads, unter Verwendung von Monopropylenglykol enteist. Während des Enteisungsvorgangs und beim Rollen des Flugzeugs von der Position bzw. vom Deicing Pad zur Startbahn kann Enteisungsmittel auf die Flugbetriebsflächen tropfen. Zur Enteisung der Flugbetriebsflächen werden Formiate eingesetzt, wenn eine mechanische Räumung nicht ausreicht. Somit kann im Winterbetrieb bei Verwendung entsprechender Mengen von Flugzeug- und Flächenenteisungsmitteln die Behandlung des Niederschlagswassers in einer Abwasserreinigungsanlage erforderlich werden.

#### **12.2.1.1 Entwässerung der Landebahn Nordwest und der dazugehörigen Rollbahnen**

Die planfestgestellte Landebahn Nordwest und die dazugehörigen Rollbahnen N1 bis N9 sollen qualifiziert entwässert werden. Es ist geplant, das auf der Landebahn und den angebundenen Rollbahnen anfallende Niederschlagswasser bis zu einem fachbehördlich vorgegebenen Grenzwert von  $\leq 3$  mg/l DOC (dissolved organic carbon = im Wasser gelöster organischer Kohlenstoff) nach der Passage eines Retentionsbodenfilters einer Versickerung zuzuführen. Bei Überschreitung dieses Grenzwertes soll das Niederschlagswasser bis zu einem Trennkriterium von  $\leq 150$  mg/l CSB (chemischer Sauerstoffbedarf) in den Main eingelei-

tet werden. Ab einem CSB-Wert von über 150 mg/l ist eine Nachbehandlung des Niederschlagswassers in der neuen Abwasserreinigungsanlage auf dem südlichen Flughafengelände vorgesehen.

Zur Aufnahme des Niederschlagswassers sind entlang der befestigten Flächen der Landebahn und der Rollbahnen Schlitzrinnen geplant. Die Schlitzrinnen werden im unmittelbaren Anschluss an die Landebahn bzw. an die Rollbahnen, d. h. beidseitig zwischen der Landebahn bzw. den Rollbahnen einerseits und den versiegelten Schultern andererseits, angeordnet. Die Schulterflächen sind also nicht an die Schlitzrinnen angebunden, sondern entwässern über die belebte Bodenzone. Auf eine qualifizierte Entwässerung der an die Landebahn und an die Rollbahnen angrenzenden Schultern konnte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verzichtet werden. Nach dem Vortrag der Vorhabensträgerin wird im Rahmen des Winterdienstes in den Schulterbereichen kein Flächenenteisungsmittel aufgebracht. Zudem wäre bei einer Anordnung der Schlitzrinnen unmittelbar am Rand der befestigten Schultern der Reinigungs- und Wartungsaufwand aufgrund des größeren Eintrags von Feststoffen und Gras für die Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit der Schlitzrinnen sehr viel höher. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, ist mit Schreiben vom 07.07.2006 (vermutlich richtig vom 07.08.2006) der Argumentation der Vorhabensträgerin gefolgt und hat der Anordnung der Schlitzrinnen im unmittelbaren Anschluss an die Landebahn bzw. die Rollbahnen zugestimmt.

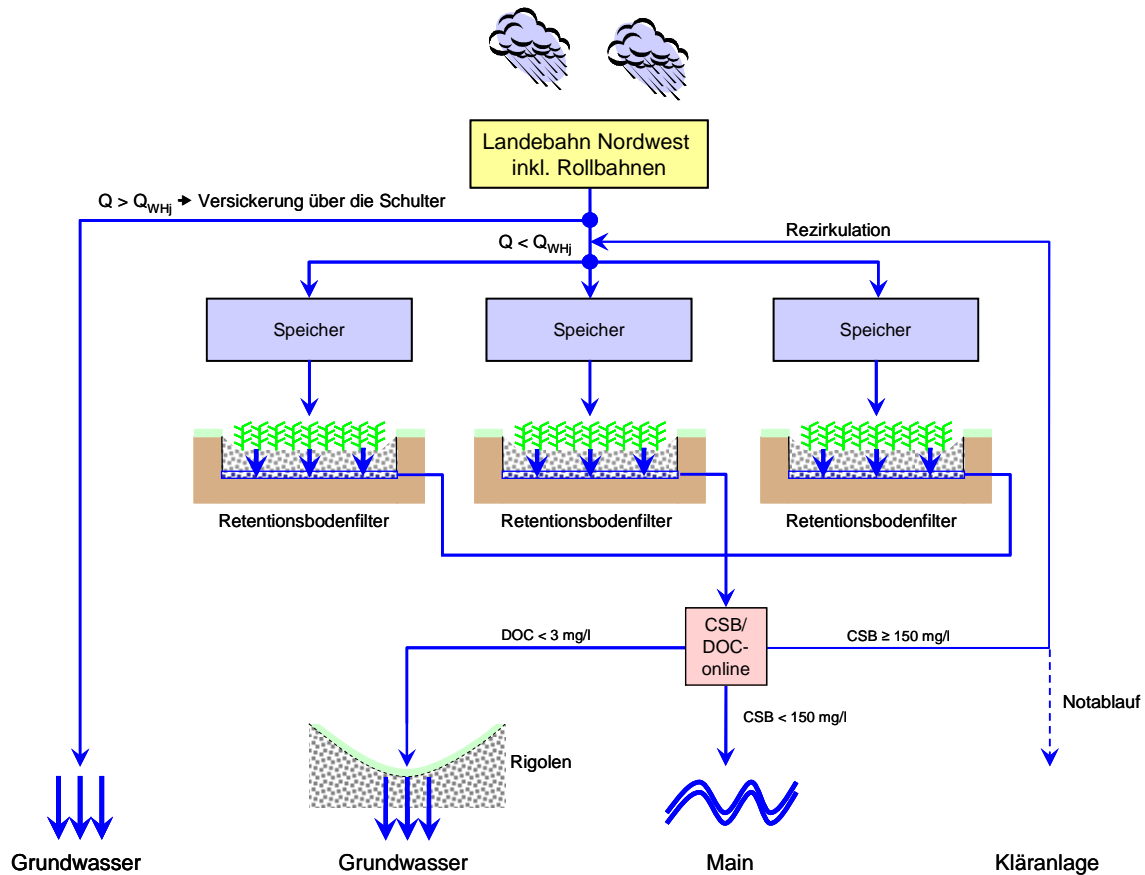
Die Schlitzrinnen sind auf Basis eines einjährigen Regenereignisses bezogen auf die geringeren Regenintensitäten des Winterhalbjahres gemessen und daher in der Anlage B3.3.2\_1 auf einen Abfluss von 42 l/(s x ha) ausgelegt. Dass bei Starkregenereignissen die im Sommerhalbjahr anfallenden intensiveren Abflüsse die Schlitzrinnen überströmen und über die Schultern in den angrenzenden Grünflächen versickern, ist unschädlich. Der so genannte Spülstoß, d. h. der erste Abfluss nach Beginn eines Regenereignisses, wird in jedem Fall von den Schlitzrinnen abgefangen und zur weiteren Behandlung abgeleitet, so dass lediglich gering belastetes Niederschlagswasser dem Grundwasserleiter zugeführt wird. Zudem durchfließt das Niederschlagswasser den im Bereich der Landebahn Nordwest mindestens 5 m mächtigen Boden und erhält dadurch eine mechanisch-biologische Vorbehandlung, bevor es in das Grundwasser gelangt. Im Übrigen ist bei hohen Niederschlagswasserabflüssen durch Verdünnungsprozesse ohnehin von einer geringeren organischen Restbelastung des versickerten Niederschlagswassers auszugehen. Dass Regenereignisse über den Bemessungsabfluss hinaus auch im Winter über die Schultern im anstehenden Gelände versickern können, steht der Planfeststellung nicht entgegen. Denn auf einer Landebahn fallen ausschließlich Flächenenteisungsmittel, d. h. Formiate, an, die im Vergleich zu Flugzeigentei-

sungsmitteln, d. h. Glykolen, deutlich weniger organisch belastet sind. Zudem wird auch im Winter der Hauptteil der organischen Fracht zu Beginn eines Regenereignisses als erster Spülstoß über die Schlitzrinnen aufgefangen. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt hat mit Schreiben vom 07.07.2006 (richtig wohl 07.08.2006) die Auslegung der Schlitzrinnen auf eine Regenspende von 42 l/(s x ha) ausdrücklich als ausreichend angesehen.

Von den Schlitzrinnen gelangt das Niederschlagswasser über Zulaufpumpwerke zu vier Speicherbecken (in Form von je zwei Doppelbecken), die der Abflussvergleichmäßigung dienen. In den Anlagen B3.3.2\_1 und B3.3.2\_5 hat die Vorhabensträgerin nachgewiesen, dass das Rückhaltevolumen der Becken mit insgesamt rund 25.000 m<sup>3</sup> ausreichend bemessen ist, um Reserven auch für außergewöhnlich kalte und damit schneereiche Winter vorzuhalten. Von den Speichern werden die mit Gräsern bepflanzten, sandig-kiesigen Retentionsbodenfilter beschickt, die gezielt vertikal durchströmt werden. Der Abbau der im Niederschlagswasser enthaltenen Schmutzfracht erfolgt in komplexen physikalischen, chemischen und biologischen Prozessen aus dem Zusammenwirken von Filtermaterial, Sumpfpflanzen, Mikroorganismen, Porenluft und Niederschlagswasser. Die Bemessung der Bodenfilter gemäß Anlage B3.3.2\_5 auf eine Fläche von insgesamt 20.000 m<sup>2</sup> (acht Filter mit einer Filterfläche von jeweils 2.500 m<sup>2</sup>) ist ausreichend. Die Bodenfilter sollen nicht über die Filteroberfläche hinaus eingestaut werden, um offene Wasserflächen bzw. dauerhaft feuchte Flächen zu vermeiden und der Ansiedlung von Vögeln und damit der Gefahr des Vogelschlags in unmittelbarer Nähe der Landebahn Nordwest zu begegnen. Zudem ist geplant, die Bodenfilter mit geeigneten Grassorten zu bepflanzen, da hochwachsende, dichte Schilfanpflanzungen geeignete Brutstätten für Vögel darstellen. Im Übrigen wird der Vorhabensträgerin mit Nebenbestimmung Nr. 14 unter A VIII 1.1 aufgegeben, geeignete Maßnahmen gegen Vogelschlag zu ergreifen.

Im Ablauf der Bodenfilter ist eine Online-Messstelle zur Überwachung der Wasserqualität installiert. Ist der Grenzwert von 3 mg/l DOC eingehalten, so wird das gereinigte Niederschlagswasser den Rigolen zugeführt und versickert. Reicht die Ablaufqualität für eine Versickerung nicht aus, weil der Messwert von 3 mg/l DOC überschritten ist, so ist eine Ableitung in den Main vorgesehen, sofern der gemessene CSB-Wert weniger als 150 mg/l beträgt. Dafür sind die Ablaufpumpwerke der Bodenfilter an die Druckrohrleitung DN 250, die von der Abwasserreinigungsanlage bis zum Main verläuft, angeschlossen. Bei Überschreitung des Trennkriteriums von 150 mg/l CSB wird das Niederschlagswasser in die Retentionsbodenfilter zurückgeführt und erneut behandelt. Sollte der Ablauf der Anlage trotz der Rezirkulation noch immer eine höhere Restbelastung als 150 mg/l CSB aufweisen, wird das Wasser zur

Nachbehandlung in die neue Abwasserreinigungsanlage im Südbereich des Flughafens gefördert.



Die Erlaubnis zur Einleitung des von der Landebahn Nordwest und den angeschlossenen Rollbahnen N1 bis N9 abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser konnte nach Maßgabe der festgesetzten Nebenbestimmungen im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt erteilt werden. Eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften durch die Versickerung des auf der Landebahn und auf den Rollbahnen anfallende Niederschlagswassers ist nicht zu besorgen, § 34 Abs. 1 WHG. Auch eine Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnungsanlage „Mönchhofbrunnen“ der InfraServ GmbH & Co. Höchst KG steht nicht zu befürchten.

Der Grenzwert zur Bestimmung der Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers war auf 3 mg/l DOC festzusetzen. Im Vorhabensbereich beträgt der DOC-Wert des Grundwassers maximal 3 mg/l. Der mittlere DOC-Gehalt ist dagegen mit etwa 1,5 bis 2 mg/l anzusetzen. Die Festsetzung des Grenzwertes für die Versickerung des enteistungsmittelhaltigen Niederschlagswassers auf den Höchstwert des im Grundwasser vorkommenden DOC-Gehaltes von 3 mg/l konnte erfolgen, da das Niederschlagswasser vor der Einleitung in das Grundwasser einer Reinigung innerhalb der belebten Bodenzonen unterliegt.

Die Zulässigkeit der Befristung der Erlaubnis folgt aus §§ 7 Abs. 1 S. 1 WHG, 71 Abs. 2 S. 2 HWG. Die grundsätzliche Widerruflichkeit der Erlaubnis bleibt davon unberührt.

Auch die Erlaubnis für das Einleiten des Niederschlagswassers von der Landebahn Nordwest und den Rollbahnen N1 bis N9 in den Main bei Überschreitung des Trennkriteriums von 150 mg/l CSB war auszusprechen (vgl. dazu C III 12.2.2.1).

#### **12.2.1.2 Entwässerung der Rollbrücken West und Ost**

Die Flächen der Rollbrücke Ost, die in Richtung Norden, d. h. zur Landebahn Nordwest, entwässern, sind an das Kanalnetz der Landebahn angeschlossen. Das dort anfallende Niederschlagswasser wird je nach Verschmutzungsgrad versickert oder zum Main abgeleitet, bzw. der neuen Abwasserreinigungsanlage zugeführt (s. o.). Die Flächen der Rollbrücke West, die in Richtung Süden, d. h. zum bestehenden Flughafengelände, entwässern, sind an das Kanalnetz des Südbereichs angebunden. Das dort abfließende Niederschlagswasser wird in das Regenrückhaltebecken K und von dort in den Vorfluter bzw. die Abwasserreinigungsanlage eingeleitet. Die Flächen im Bereich der Rollbrücke Ost sind an die Stauraumkanäle O und P angeschlossen, von denen das Niederschlagswasser zur Behandlung in die Bodenfilter der Landebahn Nordwest befördert wird.

#### **12.2.1.3 Entwässerung des Tunnels unter der Landebahn Nordwest**

Das im Tunnel unter der Landebahn Nordwest anfallende Niederschlagswasser wird in einem Auffangbecken unmittelbar vor dem Südportal gesammelt und per Saugwagen zu einer Kläranlage verbracht. Das Niederschlagswasser aus den Trögen und das Schleppwasser in den Portalbereichen werden über eine Druckleitung in den geplanten Ableitsammler zum Main eingeleitet.

#### **12.2.1.4 Entwässerung der Feuerwache 4**

Es ist geplant, das von den Dachflächen des Gebäudes der Feuerwache 4 abfließende Niederschlagswasser über ein Rohrrigole dezentral vor Ort zu versickern. Die sonstigen versiegelten Flächen des Geländes der Feuerwache 4 sollen über eine Mulde oder ein Muldenrigolensystem entwässert werden. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat bereits in seiner Stellungnahme vom 31.03.2005 zu Recht darauf hingewiesen, dass die geplante Einleitung des auf den Dachflächen des Gebäudes der Feuerwache 4 anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG erlaubnispflichtig ist. Einen entsprechenden Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis nach § 7 WHG hat die Vorhabensträgerin jedoch nicht gestellt. Vielmehr hat sie ausgeführt, die für die Versickerung des Dachflächenwassers erforderliche Erlaubnis werde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bean-

trägt. Diese Vorgehensweise ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Einholung der Erlaubnis konnte einem sich an die Planfeststellung anschließenden Verfahren vorbehalten bleiben, zumal bei einem Durchlässigkeitsbeiwert von  $1 \times 10^{-4}$  m/s und einem Grundwasserflurabstand von etwa 6 m im Bereich der Feuerwache 4 von der Versickerungsfähigkeit auszugehen ist, so dass der Erteilung der Erlaubnis grundsätzlich nicht entgegensteht. Dies hat auch das Regierungspräsidium Darmstadt mit E-Mail vom 11.04.2007 bestätigt.

## **12.2.2 Entsorgung des Niederschlagswassers im südlichen Flughafengelände**

### **12.2.2.1 Entwässerung der neu hinzukommenden und zu ändernden Flugbetriebsflächen**

Auch über den Bereich der Landebahn Nordwest hinaus soll ein weit überwiegender Teil, d. h. etwa 95 %, der sonstigen vorhabensbedingt hinzukommenden und zu ändernden Flugbetriebsflächen ebenfalls einer qualifizierten Entwässerung zugeführt werden. Lediglich wenige Rollbahnabschnitte, die anlässlich des planfestgestellten Vorhabens innerhalb des bestehenden Start- und Landebahnsystems des Frankfurter Flughafens errichtet bzw. erweitert werden, sollen auch nach dem Ausbau weiterhin über die Schultern entwässern. Dabei handelt es sich um acht Teilstücke im Bereich der Kreuzung Rollbahn A mit Rollbahn W, Rollbahn X und Rollbahn L East, ein Teilstück Rollbahn L 1, ein Teilstück Rollbahn L 2, ein Teilstück Rollbahn L 3, ein Teilstück Rollbahn V 1, zwei Teilstücke im Bereich der Rollbahn H, ein Teilstück Rollbahn C 1, ein Teilstück Rollbahn C 2, ein Teilstück Rollbahn C 3, ein Teilstück Rollbahn C 4, ein Teilstück Rollbahn C 4-1, ein Teilstück Rollbahn C 5, ein Teilstück Rollbahn C 6, ein Teilstück Rollbahn C 7, ein Teilstück im Bereich der Rollbahn D, ein Teilstück Rollbahn F East 1 und ein Teilstück Rollbahn F East 1-1.

Eine qualifizierte Entwässerung dieser Rollwegabschnitte konnte in diesem Planfeststellungsverfahren von der Vorhabensträgerin nicht gefordert werden. Dadurch würden inmitten des derzeitigen Entwässerungssystems, das geprägt ist von der Ableitung des auf den Flugbetriebsflächen anfallenden Niederschlagswassers über die Schultern in das anstehende Gelände, Inseln qualifizierter Entwässerung geschaffen, die nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu realisieren wären. Vielmehr obliegt es der zuständigen Wasserbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, das bestehende Start- und Landebahnsystem einschließlich der vorbezeichneten Rollwegabschnitte im Rahmen einer Gesamtlösung an eine qualifizierte Entwässerung anzuschließen. Daher war die bestehende Erlaubnis zum Ausbringen stickstofffreier Enteisungsmittel im Rahmen des Winterdienstes auf den Rollbahnen im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt gemäß §§ 7, 2 Abs. 1, 3 Abs. 2 Nr. 2



WHG, 71 HWG um die vorgenannten Teilstücke zu ergänzen. In Anbetracht der zahlreichen Nebenbestimmungen, die in dem Bescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 26.10.2007 enthalten sind, ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch die Versickerung des mit Enteisungsmitteln versetzten Niederschlagswassers nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG.

Das von den sonstigen Flugbetriebsflächen vornehmlich im Südbereich des Flughafens abfließende Niederschlagswasser dagegen soll bis zu einem von fachbehördlicher Seite vorgeschriebenen Trennkriterium von 150 mg/l CSB direkt in den Main eingeleitet werden. Das Niederschlagswasser, das einen CSB-Wert von über 150 mg/l aufweist, soll erst in der geplanten Abwasserreinigungsanlage behandelt werden, bevor es dem Vorfluter zugeführt wird. Zunächst wird das auf den Flugbetriebsflächen anfallende Niederschlagswasser über Schlitzrinnen gefasst. Dass Abflüsse, die nicht von den Schlitzrinnen aufgenommen werden, weil sie diese bei Starkregenereignissen überströmen oder auf den Schulterflächen anfallen, die nicht an die Schlitzrinnen angeschlossen sind, über die belebte Bodenzone versickern, steht der Planfeststellung nach den Ausführungen unter C III 12.2.1.1 nicht entgegen. Von den Schlitzrinnen wird das Niederschlagswasser zu je einem Drittel auf die Regenrückhaltebecken (RHB) E, G und K aufgeteilt. Angesichts der Größe des Einzugsgebiets der Flugbetriebsflächen von insgesamt rund 276 ha ist es nicht möglich, die gesamte Fläche über ein einziges Regenrückhaltebecken zu entwässern. Daher sieht die Planung drei neue Becken vor, die mit jeweils drei Kammern ausgerüstet sind.

Das Deicing Pad Ost (1,1 ha), die Rollbahn Ost E (29 ha) und die Flugbetriebsfläche E (66,3 ha) nordöstlich des geplanten Terminals 3 sollen im Freigefälle in das RHB E entwässern, das in der Verlängerung des nordwestlichen Fingers des Terminals 3 angeordnet ist. Im Winterbetrieb wird das Niederschlagswasser je nach Verschmutzungsgrad in die Kammern 1 bis 3 des Regenrückhaltebeckens eingeleitet: Das nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswasser mit einem CSB-Wert von unter 150 mg/l gelangt in die Kammer 1; das Niederschlagswasser, das einen Wert von 150 mg/l CSB über-, aber von 3000 mg/l CSB unterschreitet, wird in die Kammer 2 und das Niederschlagswasser mit einem CSB-Wert von über 3000 mg/l in die Kammer 3 eingeleitet. Im Sommerhalbjahr ohne Enteisungsmiteinsatz wird das gesamte Niederschlagswasser der Kammer 1 zugeführt. Nur bei Überfüllung der Kammer 1 werden auch die weiteren Kammern 2 und 3 zugeschaltet. Das Niederschlagswasser aus Kammer 1 wird in die Kammer 1 des RHB K befördert, von wo es über zwei Druckrohrleitungen zum Main gelangt. Das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser aus den Kammern 2 und 3 dagegen wird über separate Leitungen der Abwasserreinigungsanlage zugeführt. Ausweislich der Anlage B3.3.3\_1 (Südbereich, Langzeitsimulation

und Schmutzfrachtsimulation, Technischer Bericht und Ergebnisse) reicht das für das RHB E gewählte Speichervolumen von insgesamt 27.000 m<sup>3</sup> aus, um die Niederschlagsmengen aufzunehmen. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, hat mit Stellungnahme vom 27.03.2007 bestätigt, dass gegen die Bemessung der Regenrückhaltebecken keine Bedenken bestehen.

Die Rollbahn Mitte G (24,1 ha) und die Flugbetriebsfläche G (89,5 ha) im Westen des neuen Terminals 3 führen im Freigefälle in das RHB G, das nördlich des Tors 31 geplant ist. Im Winterhalbjahr werden die drei Kammern des Regenrückhaltebeckens je nach Belastung des Niederschlagswassers beschickt (s. o.). Im Sommerbetrieb, wenn kein Enteisungsmittel anfällt, wird das Niederschlagswasser ausschließlich in die Kammer 1 eingeleitet. Das nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswasser wird über das RHB K dem Main, das Niederschlagswasser, dessen CSB-Wert über dem Trennkriterium liegt, der Abwasserreinigung zugeführt. Auch nach Auffassung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, reicht die in der Anlage B3.3.3\_1 ermittelte Speicherkapazität des RHB G von insgesamt 33.000 m<sup>3</sup> zur Aufnahme des Niederschlagswassers aus.

In das RHB K entwässern die Deicing Pads West 1 und 2 (4,4 ha), die Rollbahn West K (35,9 ha), die Flugbetriebsfläche K (6,7 ha) und der Werftbereich K (19,2 ha). Das RHB K liegt im äußersten westlichen Bereich des Flughafengeländes in der Verlängerung der Rollbahn C nahe des Betriebsweges und hat einen - auch beim Regierungspräsidium Darmstadt für ausreichend befundenen - Speicherinhalt von insgesamt 12.500 m<sup>3</sup> (vgl. Anlage B3.3.3-1). Abhängig vom Verschmutzungsgrad wird das Niederschlagswasser im Winterbetrieb in die drei Kammern des Regenrückhaltebeckens eingeleitet; im Sommer wird regelmäßig nur die Kammer 1 befüllt (s. o.). Zusätzlich werden der Kammer 1 des RHB K die Abflüsse aus den Kammern 1 der RHB E und G zugeführt. Das Niederschlagswasser mit einem CSB-Wert von über 150 mg/l wird über die Kammern 2 und 3 des RHB K über die Abwasserreinigungsanlage in den Main eingeleitet; das nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswasser aus der Kammer 1 gelangt direkt in den Main.

Das in der Kläranlage gereinigte Niederschlagswasser wird über eine Druckrohrleitung DN 400 zum Main befördert. Aus Redundanzgründen wird für den Fall einer Betriebsstörung oder einer Reparaturmaßnahme eine zweite Revisionsleitung DN 250 vorgehalten. Die Trasse für die beiden Leitungen verläuft zunächst von der Abwasserreinigungsanlage in nordwestlicher Richtung und schwenkt am Regenrückhaltebecken 32/33 nach Norden. In der Nähe der Rollbahnen biegen die Leitungen in Richtung Südwesten ab und verlaufen parallel zu den Rollbahnen bis zur Startbahn West, die sie in einem Schutzrohr DN 2500 unterqueren. Über zwei weitere Druckrohrleitungen DN 800 schließt sich die Kammer 1 des Regen-

rückhaltebeckens K in diesem Bereich an den Ableitungssammler an. Vom RHB K aus verläuft die Trasse parallel zum Flughafenzaun in nördlicher Richtung bis zur Rollbrücke West. Dort biegen die vier Leitungen nach Westen ab und werden über die Rollbrücke West 1 geführt. Die Rollbahn N 9 und die Landebahn Nordwest werden rechtwinklig gequert. Am nördlichen Flughafenzaun knickt die Trasse nach Nordosten ab und verläuft ab dem unter der Landebahn Nordwest geplanten Tunnel parallel zur Okrifteler Straße nach Norden. Etwa 500 m hinter dem Tunnelbauwerk sind die Leitungen mit Gefälle zum Main verlegt. Am Ende der Gefällstrecke ist ein Tosbauwerk vorgesehen, in dem die Energievernichtung stattfindet. Von dort aus fließt das Niederschlagswasser im Freigefälle in zwei Leitungen DN 1200 in Richtung Main ab. Zum Verlauf des Ableitungssammlers von der Abwasserreinigungsanlage bis zum Main im Übrigen wird auf den Plan B3.3-1a verwiesen.

Mit Hilfe des Einleit- und Umlenkbauwerks wird das Niederschlagswasser bei Fluss-km 17,833 in einem Winkel von 45 Grad in den Main eingeleitet. Das Einleit- und Umlenkbauwerk befindet sich vollständig unter dem Wasserspiegel des Vorfluters: Während der Stauspiegel des Mains an der Einleitstelle bei 87,53 m NN liegt, ist die Sohle des Auslaufs des Bauwerks für 85,53 m NN geplant.

Die Erlaubnis für das Einleiten des nicht behandlungsbedürftigen, weil den CSB-Wert von 150 mg/l einhaltenden Niederschlagswassers der hauptsächlich im Südbereich des Flughafens neu hinzukommenden und zu ändernden Flugbetriebsflächen konnte im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt ergehen. In Anbetracht der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch die Benutzung nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG. Eine hydraulische Belastung des Vorfluters ist bei einer Einleitmenge von 2 m<sup>3</sup>/s nicht behandlungsbedürftigen Niederschlagswassers auszuschließen. Angesichts einer mittleren Abflussleistung des Mains in Höhe des Flughafens von MQ = 200 m<sup>3</sup>/s ist die vorhabensbedingt eingeleitete Wassermenge gering und für die Wasserführung des Vorfluters auch bei extremen Niederschlagsereignissen nicht von Bedeutung. Auch vor dem Hintergrund der Ausgestaltung des Einleit- und Umlenkbauwerks in einem 45°-Winkel sind negative Auswirkungen der Einleitung auf die Hydraulik des Mains nicht zu besorgen. Daher ist auch eine von der Stadt Hattersheim am Main befürchtete Erhöhung der Hochwassergefahr in Eddersheim und Okriftel auszuschließen; auf die geforderten Untersuchungen konnte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verzichtet werden.

Zudem lässt das fachbehördlich vorgegebene Trennkriterium von 150 mg/l CSB zur Bestimmung der Behandlungsbedürftigkeit des Niederschlagswassers eine Beeinträchtigung der Gewässergüte des Mains nicht befürchten. Nach § 7 a Abs. 1 S. 1 WHG darf eine Erlaubnis

für das Einleiten von Abwasser nur erteilt werden, wenn die Schadstofffracht des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei der Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist. Die Bundesregierung hat von der Ermächtigung des § 7 a Abs. 1 S. 3 WHG zwar mit dem Erlass der Verordnung über die Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung - AbwV) Gebrauch gemacht. Doch enteisungsmittelhaltiges Abwasser fällt nicht in den Anwendungsbereich der Abwasserverordnung.

Daher musste die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt die Anforderungen nach dem Stand der Technik für den von ihr zu beurteilenden Fall selbst festlegen. Zur Bestimmung des Stands der Technik waren die Kriterien des § 7 a Abs. 5 WHG i. V. m. Anhang 2 zu § 7 a Abs. 5 WHG heranzuziehen.

Um die Qualität des Mainwassers nicht zu beeinträchtigen, hält die Planfeststellungsbehörde bei Abwägung aller Belange einen CSB-Wert von 150 mg/l für angemessen. Bei der Ermittlung des Trennkriteriums konnte hilfsweise auf die Regelungen zur Entwässerung im Mischverfahren in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für den Vollzug des Abwasserabgabengesetzes und des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Abwasserabgabengesetz (VwV – AbwAG/HAbwAG) vom 31.05.2007 (StAnz. 25/2007 S. 1225) abgestellt werden. Nach Nr. 3.3.2 entspricht die Mischwasserentlastung dem Stand der Technik, wenn im Jahr weniger als 250 kg CSB/ha in ein Gewässer eingeleitet werden. Da in dem von der Planfeststellungsbehörde zu entscheidenden Fall nur das Winterhalbjahr, in dem der Enteisungsmiteinsatz erfolgt, zu berücksichtigen ist, beträgt die zulässige jährliche Einleitmenge 125 kg CSB/ha. Dass diese Frachtbegrenzung mit einem Trennkriterium von 150 mg/l CSB eingehalten wird, hat die Vorhabensträgerin mit der Simulation in Anlage B3.3.3\_1 (Südbereich, Langzeitsimulation und Schmutzfrachtsimulation, Technischer Bericht und Ergebnisse) nachgewiesen.

Auch die Vorschrift des § 42 Abs. 3 HWG steht der Erteilung der Erlaubnis nicht entgegen. Danach soll Niederschlagswasser, das aus dem Bereich von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließt und gesammelt wird, grundsätzlich verwertet bzw. versickert werden. Doch im vorliegenden Fall kommt eine Einleitung des auf den Flugbetriebsflächen anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser nicht in Betracht. Denn die Tabelle 1 auf Seite 14 des Arbeitsblattes DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) stuft die Versickerung der Niederschlagsabflüsse von Flugzeugpositionsflächen, auf denen Flugzeuge abgefertigt, ver- und entsorgt, betankt und enteist werden und die daher deutlich belastet sind, als nicht tolerierbar ein.

Eine Abkopplung der Flugzeugpositionsflächen von den weniger verschmutzten Rollbahnen, bei denen eine Versickerung des abfließenden Niederschlagswassers grundsätzlich zulässig wäre, konnte der Vorhabensträgerin nicht auferlegt werden. Auf dem Flughafengelände stehen oberirdische Anlagen in der für die Versickerung erforderlichen Größenordnung von 4,5 ha nicht zur Verfügung, zumal eine Anordnung offener Wasserflächen im Nahbereich des Start- und Landebahnsystems aufgrund der Gefahr von Vogelschlag ausscheidet (vgl. C III 12.2.1.1). Die Rollbahnen können auch nicht über die Versickerungsanlage N entwässert werden, da dies entweder eine unzulässige Infiltration in den Gundbach oder eine Grundwasserstandsanhhebung bis zur nördlichen Wohnbebauung von Walldorf befürchten ließe.

Auch die Einleitung des in der neuen Kläranlage gereinigten Niederschlagswassers in den Main konnte erlaubt werden. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat sein Einvernehmen mit der Entscheidung erteilt, § 14 Abs. 3 WHG. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit wird mit Hilfe der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen verhütet, § 6 Abs. 1 WHG. Indem die Einleiterlaubnis im Sommerbetrieb auf 70 l/s und im Winterbetrieb auf 140 l/s begrenzt wird (vgl. Nebenbestimmung Nr. 1 unter A VIII 1.7), bleibt die hydraulische Leistungsfähigkeit des Mains auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erhalten. Auch die Qualität des Mainwassers verschlechtert sich bei Einhaltung der in Nebenbestimmung Nr. 2 unter A VIII 1.7 vorgegebenen Grenzwerte zur Einleitung des bereits gereinigten Abwassers in den Vorfluter nicht.

Dass die Befristung der Erlaubnisse zulässig ist, folgt aus §§ 7 Abs. 1 S. 1 WHG, 71 Abs. 2 S. 2 HWG. Die grundsätzliche Widerruflichkeit der Erlaubnisse (vgl. § 7 Abs. 1 S. 1 WHG) bleibt davon unberührt.

Auf Anzeige der Vorhabensträgerin war auch die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs. 5 S. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auszusprechen. Bei Flusskilometer 17,833 ist der Main Bundeswasserstraße i. S. d. §§ 31 Abs. 1 Nr. 1, 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG i. V. m. Lfd. Nr. 31 zur Anlage zum WaStrG, weil er oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Hallstadt (Fluss-km 387,69) bis zur Mündung in den Rhein eine Binnenwasserstraße des Bundes ist, die dem allgemeinen Verkehr dient. Die Benutzung i. S. d. § 31 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG i. V. m. §§ 3 Abs. 1 Nr. 4 WHG liegt in der Einleitung des von den Flugbetriebsflächen abfließenden Niederschlagswassers in den Main. Auch der Tatbestand des § 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG ist erfüllt, nachdem die Errichtung des Einleit- und Umlenkbauwerks am und in den Main vorgesehen ist. Eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands des Mains oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist angesichts der festgesetzten Nebenbestimmungen nicht zu erwarten, § 31 Abs. 5 S. 1 WaStrG. Bereits die Anordnung des Einleit- und Umlenkbauwerks in einem Winkel von 45 Grad ver-

hindert, dass der Schiffsverkehr auf dem Main durch die Querströmung des eingeleiteten Niederschlagswassers beeinträchtigt wird. Bei einer Wassermenge von 2,19 m<sup>3</sup>/s beträgt die maximale Strömungsgeschwindigkeit 0,23 m/s in Achsrichtung des Einleit- und Umlenkbauwerks und somit 0,16 m/s senkrecht zur Fließrichtung des Mains. Auch das Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg hat mit Stellungnahme vom 10.03.2005 bestätigt, dass der für die Querströmung zulässige Grenzwert von 0,3 m/s eingehalten wird.

#### **12.2.2.2 Entwässerung der Hochbauzone**

Aus entwässerungstechnischer Sicht fallen unter den Begriff der Hochbauzone sämtliche Verkehrsflächen auf dem südlichen Flughafengelände mit Ausnahme der Flugbetriebsflächen. Dazu zählen beispielsweise neben den Flächen für Speditions-, Verwaltungs- und Terminalgebäude auch Abstell- und Grünflächen. Diese Flächen sind enteisungsmittelfrei, da sich auf ihnen keine Flugzeuge bewegen, so dass das anfallende Niederschlagswasser einer Behandlung nicht bedarf.

##### **12.2.2.2.1 Verwertung des Niederschlagswassers der Dachflächen des Terminals 3**

Das von den Dachflächen des geplanten Terminals 3 abfließende Niederschlagswasser soll zur Brauchwasserversorgung genutzt werden. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser über einen Brauchwasserspeicher im Regenrückhaltebecken D der neuen Brauchwasseraufbereitungsanlage zuzuführen und in das Brauchwassernetz einzuspeisen (vgl. C III 12.1.2).

Der Brauchwasserspeicher am Regenrückhaltebecken D verfügt über ein Speichervolumen von insgesamt 4.500 m<sup>3</sup>, das auf zwei Kammern verteilt ist. Im Regelfall wird nur eine der beiden Kammern befüllt; lediglich bei Bedarf, d. h. bei Überfüllung der einen Kammer, wird auch die zweite über eine Überlaufschwelle beschickt.

##### **12.2.2.2.2 Dezentrale Versickerung des Niederschlagswassers der Dachflächen der Baufelder SF2, LF1, LF2, LF3a, LF4 und LF5**

Die Dachflächen der Baufelder SF2, LF1, LF2, LF3a, LF4 und LF5 sollen über dezentrale Versickerungsanlagen entwässern, d. h. es ist vorgesehen, das auf den Dachflächen der auf den Baufeldern geplanten baulichen Anlagen anfallende Niederschlagswasser über Rohrrigolen dem Grundwasser zuzuführen.

Die entsprechende Erlaubnis zur Einleitung des von den Dachflächen abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser war zu erteilen. Diese Entscheidung erging im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt. Dem Besorgnisgrundsatz des § 34 Abs. 1

WHG wird mit der durch Nebenbestimmungen modifizierten Planung der Vorhabensträgerin entsprochen. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Versickerung des Dachflächenwassers ist nicht zu befürchten, zumal unbeschichtetes Metall nach Nebenbestimmung Nr. 1 unter A VIII 1.6 nicht zur Dacheindeckung eingesetzt werden darf. Auch in Tabelle 1 auf Seite 14 des Arbeitsblattes DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) werden Niederschlagsabflüsse von Dachflächen ohne Verwendung unbeschichteter Metalle hinsichtlich ihrer Stoffkonzentration und der möglichen Grundwasserbeeinflussung als unbedenklich eingestuft, so dass sie ohne Vorbehandlung versickert werden können.

Auch die hydraulischen Standortvoraussetzungen für eine Versickerung liegen vor: Der Durchlässigkeitsbeiwert des Bodens im Bereich der Rohrrigolen beträgt  $3 \times 10^{-4}$  m/s und liegt damit im Bereich zwischen  $1 \times 10^{-3}$  und  $1 \times 10^{-6}$  m/s, in dem das Arbeitsblatt DWA-A 138 eine Versickerung für zulässig erachtet. Zudem ist den Detailschnitten der Rigolen in den Plänen B3.3.3-36, B3.3.3-37, B3.3.3-38, B3.3.3-39, B3.3.3-40 und B3.3.3-41 zu entnehmen, dass der Versickerungsraum hinreichend mächtig ist, weil er mindestens – wie im Arbeitsblatt DWA-A 138 gefordert – eine Länge von 1 m aufweist. Eine ausreichende Sickerstrecke zwischen der Sohle der Rohrrigolen und dem Grundwasser für die Reinigung der eingeleiteten Niederschlagsabflüsse in der belebten Bodenzone steht somit zur Verfügung.

Die Dimensionierung der einzelnen Rigolenanlagen in Anlage B3.3.3\_5 (Südbereich, Hydraulische Nachweise) erfolgte regelgerecht nach den Vorgaben des Arbeitsblattes DWA-A 138 (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, vom 27.03.2007).

#### **12.2.2.2.3 Zentrale Versickerung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen RHB A, RHB 30/31, RHB 32/33, RHB 34/35 und RHB D**

Die Vorhabensträgerin plant, das auf den sonstigen Verkehrsflächen der Hochbauzone im Südbereich anfallende Niederschlagswasser über die zentrale Versickerungsanlage N in das Grundwasser einzuleiten. Dabei handelt es sich um das Einzugsgebiet des Regenrückhaltebeckens A (9,8 ha), des Regenrückhaltebeckens 30/31 (27,8 ha), des Regenrückhaltebeckens 32/33 (24,8 ha), des Regenrückhaltebeckens 34/35 (40,2 ha) sowie des Regenrückhaltebeckens D (41,4 ha; vgl. dazu Plan B3.3-2b).

Das Regenrückhaltebecken A südlich der A380-Werft besteht bereits heute (Gebäude 513) und verfügt über ein Retentionsvolumen von 5.900 m<sup>3</sup>. Umbaumaßnahmen am Becken sind insofern vorzunehmen, als nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens die mit Enteisungsmitteln belasteten Wartungsflächen über das Regenrückhaltebecken G entwässert

werden sollen (vgl. C III 12.2.2.1), während dem Regenrückhaltebecken A nur noch das Niederschlagswasser der sonstigen Verkehrsflächen, die enteisungsmittelfrei sind, zugeführt wird. Daher kann zukünftig auf die Online-Messstation, die bislang das Niederschlagswasser je nach Belastungsgrad auf die Kammern 1 und 2 des Regenrückhaltebeckens aufteilt, verzichtet werden. Vielmehr soll bei Normalbetrieb lediglich eine Kammer bewirtschaftet werden, um Wartungs- und Reinigungsaufwand zu reduzieren. Nur bei Starkregenereignissen ist geplant, auf das Rückhaltevolumen der zweiten Kammer zurückzugreifen. Daher soll zwischen den beiden Kammern eine Überfallschwelle eingebaut werden. Die Entleerung des Regenrückhaltebeckens A erfolgt über eine vorhandene Freigefälleleitung DN 400 mit einer Abflussmenge von 80 l/s in das nachgeschaltete Regenrückhaltebecken 30/31.

Auch das Regenrückhaltebecken 30/31 ist bereits in der Ist-Situation vorhanden (Gebäude 517); es liegt derzeit in einer Grünfläche südlich des Rollwegs S und wird nach dem Flughafenausbau unter dem geplanten Rollweg Y bzw. dem Zurollweg K zur CCT-Werft angeordnet. Da das Regenrückhaltebecken 30/31 schon heute auf Lasten aus rollenden Flugzeugen ausgelegt ist, ist es ohne zusätzliche Verstärkungsmaßnahmen für die geplante Verwendung geeignet. Das Regenrückhaltebecken weist ein Rückhaltevolumen von 9.000 m<sup>3</sup> auf; es entwässert mit einem Drosselabfluss von 200 l/s in Richtung Regenrückhaltebecken 32/33.

Das Regenrückhaltebecken 32/33 existiert ebenfalls bereits heute (Gebäude 559). Es liegt derzeit im Bereich einer Grünfläche nördlich des Gebäudes 554 und zukünftig unter dem geplanten Vorfeld. Da das Becken bislang den Lasten des rollenden Flugzeugverkehrs nicht standhält, muss die Anlage konstruktiv verstärkt werden. Zudem soll für die Elektrotechnik ein unterirdischer Neubau westlich des Regenrückhaltebeckens errichtet werden. Das Regenrückhaltebecken 32/33 ist mit einem Volumen von 9.000 m<sup>3</sup> ausgestattet; es befördert das Niederschlagswasser über eine Druckrohrleitung mit einem Drosselabfluss von 300 l/s in das Regenrückhaltebecken 34/35.

Um zusätzlichen Rückhalteraum zu schaffen, soll südlich der Toranlage 32 das Regenrückhaltebecken D mit einem Beckenvolumen von 10.000 m<sup>3</sup> errichtet werden. Genau wie das Regenrückhaltebecken 32/33 soll auch das neue Regenrückhaltebecken D über eine Druckrohrleitung mit einem Drosselabfluss von 500 l/s in das Regenrückhaltebecken 34/35 entwässern.

Auch das Regenrückhaltebecken 34/35 ist bereits in Betrieb; es verfügt über ein Retentionsvolumen von 9.000 m<sup>3</sup>. Sowohl in der Ist-Situation als auch im Planungsfall liegt es nördlich



der Abwasserreinigungsanlage außerhalb der Flugebetriebsflächen. Umbaumaßnahmen am Regenrückhaltebecken sind daher nicht erforderlich.

Wie bislang soll das Regenrückhaltebecken 34/35 auch nach dem Flughafenausbau mit Hilfe von Pumpen mit einer Leistung von 1.800 l/s über eine Leichtstoffabscheideanlage NG 2000 in die bereits bestehende Versickerungsanlage N entleeren. Die Versickerungsanlage ist mit ihren derzeitigen Abmessungen ausreichend dimensioniert, um den Zufluss aus dem Regenrückhaltebecken 34/35 auch nach dem Flughafenausbau aufzunehmen. Die rechnerisch ermittelte Versickerungsrate der Anlage von 2.832 l/s liegt deutlich über dem Zufluss aus dem Regenrückhaltebecken in Höhe von maximal 1.800 l/s. Damit ist eine Entlastung der Versickerungsanlage in den Gundbach auch bei Starkregenereignissen ausgeschlossen. Gleichwohl ist geplant, die Versickerungsanlage N auf eine Versickerungsfläche von 18.877 m<sup>2</sup> zu erweitern, um der Gefahr von Kolmation zu begegnen und die Lebensdauer der Anlage zu verlängern.

Für den Fall eines technischen Versagens der Versickerungsanlage N ist eine Notentlastung in den Gundbach vorgesehen. Bedenken gegen die Erteilung der Erlaubnis zur Einleitung des Niederschlagswassers in den Gundbach bestehen nicht, zumal der Abschlag in den Vorfluter nur ausnahmsweise, d. h. bei einem Ausfall der Entwässerungseinrichtungen, erfolgt.

Die Einleitung des Niederschlagswassers von den Verkehrsflächen der Hochbauzone über die Versickerungsanlage N in das Grundwasser konnte angesichts der aufgenommenen Nebenbestimmungen im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt erlaubt werden. Die Versickerung des Niederschlagswassers lässt weder eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers noch eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften befürchten, § 34 Abs. 1 WHG. Die Qualität des Grundwassers wird durch die Entwässerung der enteisungsmittelfreien Flächen nicht beeinträchtigt.

Auch die standortspezifischen Eigenschaften des Bodens im Bereich der Versickerungsanlage N lassen die Versickerung des von den Verkehrsflächen der Hochbauzone abfließenden Niederschlagswassers zu (vgl. dazu Arbeitsblatt DWA-A 138): Der  $k_f$ -Wert des Bodens beträgt im ungünstigsten Fall aller durchgeführten Schluckversuche  $3 \times 10^{-4}$  m/s und liegt damit in dem Bereich, der vom Arbeitsblatt zur Versickerung empfohlen wird. Damit reicht die Aufenthaltszeit des Niederschlagswassers in der Bodenzone aus, um die erforderliche Reinigung zu erzielen, bevor es das Grundwasser erreicht. Das am Höchststand von April 2001 orientierte Bemessungsgrundwasser liegt im Bereich der Versickerungsanlage bei 99,50 m NN. Die Sohle der Versickerungsanlage ist für 101 m NN geplant. Damit ist der

Flurabstand größer als 1 m; eine ausreichende Sickerstrecke für die eingeleiteten Niederschlagsabflüsse ist gewährleistet.

Auch eine quantitative Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse durch die Versickerung einer Wassermenge von insgesamt rund 827.000 m<sup>3</sup>/a ist ausweislich des hydrogeologischen Modells der BGU Dr. Brehm und Grünz GbR in Anlage 8 zum Gutachten G5 (Hydrologie und Hydrogeologie) vom 28.12.2006 nicht zu besorgen. Danach führt die Erweiterung der Versickerungsanlage N zu keiner erheblichen großräumigen Anhebung des Grundwasserspiegels. Dem Grundwassermodell ist vielmehr zu entnehmen, dass die verstärkte Einleitung von Niederschlagswasser in die Versickerungsanlage N durch die erhöhte Entnahme von Grundwasser aus den fünf nahegelegenen Brunnen der Vorhabensträgerin zum Zwecke der Brauchwasserversorgung kompensiert wird. Daher steigt der Grundwasserspiegel nach Aussage des Gutachters nur unmittelbar unterhalb der Versickerungsanlage N an, während sich die Grundwasserneubildung dagegen weiträumig verringert. So erreicht die Absenkung im südlichen Bereich des Flughafens in nassen Jahren etwa 20 cm. Demzufolge sieht das hydrogeologische Modell für bauliche Anlagen südöstlich des Flughafens insbesondere in der Ortslage Walldorf keine Gefahr einer Vernässung.

Mit Stellungnahme vom 17.04.2007 hat das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie zwar die Methodik der Modellierung bestätigt, gleichzeitig jedoch festgestellt, dass die Ergebnisse des Grundwasserströmungsmodells Unsicherheiten aufweisen, die gerade im Vergleich zum Vorgängermodell vom 02.11.2004, das auf der Grundlage der ursprünglichen Entwässerungsplanung noch eine Aufhöhung des Grundwasserspiegels mit Beträgen von bis zu 0,1 m bis in die Ortslage von Walldorf prognostiziert hatte, auf eine Änderung der Randbedingungen zurückzuführen sind: Während im Modell 2004 die Fördermenge der Brunnen der Vorhabensträgerin mit 412.500 m<sup>3</sup>/a angesetzt worden war, so geht das Modell 2006 von einer jährlichen Entnahme aus den Brunnen von 570.000 m<sup>3</sup> aus. Dabei unterstellt der Gutachter, dass die Vorhabensträgerin im Planungsfall den gesamten Brauchwasserbedarf aus den Brunnen deckt; die geplante Nutzung von Niederschlagswasser für die Brauchwasserversorgung wird im Rahmen der Modellierung nicht betrachtet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Prognoseunsicherheiten nicht geeignet, die generelle Unbrauchbarkeit des Modells der Vorhabensträgerin zu begründen, zumal sie jeder Modellierung immanent sind. Um gleichwohl den Hinweisen des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie zu begegnen, wird der Vorhabensträgerin auf Vorschlag des Regierungspräsidiums Darmstadt (vgl. Stellungnahme vom 05.07.2007) mit Nebenbestimmung Nr. 2 unter A VIII 1.4 auferlegt, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen, um die tatsächlichen Auswirkungen der Versickerung auf die Grundwasserbilanz erfassen und

feststellen zu können, ob die Ergebnisse des Grundwassermodells der Vorhabensträgerin realistisch sind oder ob die vorhabensbedingte Einleitung von Niederschlagswasser über die Versickerungsanlage N in das Grundwasser zu einem großräumigen Anstieg des Grundwasserspiegels führt. Sollten nach den Ergebnissen des Beweissicherungsverfahrens entgegen den Aussagen des hydrogeologischen Modells Vernässungsschäden an baulichen Anlagen im Bereich von Walldorf zu befürchten sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, die Einleitmenge in die Versickerungsanlage N in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt zu begrenzen. Dabei ist wiederum sicherzustellen, dass die Niederschlagsmenge, die der Versickerungsanlage N infolge der Einleitbeschränkung nicht zugeführt werden darf, innerhalb des Einzugsgebiets der Trinkwassergewinnungsanlage Pumpwerk „Hinkelstein“ im Frankfurter Stadtwald versickert wird, um einer Reduzierung der Grundwassermenge, die den Stadtwaldwasserwerken zuströmt, entgegenzuwirken.

### **12.2.3 Entsorgung des Niederschlagswassers im Bereich der erweiterten Bundesautobahn 5 (A 5)**

#### **12.2.3.1 Entwässerung des ausgebauten Autobahnkreuzes Frankfurt**

Es ist geplant, das Autobahnkreuz Frankfurt auszubauen. Die Verbindungsrampe von der Bundesautobahn 3 (A 3) aus Richtung Köln zur Bundesautobahn 5 (A 5) in Richtung Basel soll um einen Fahrstreifen erweitert werden. Derzeit wird das auf der Verbindungsrampe anfallende Niederschlagswasser flächig über die Schultern im anstehenden Gelände versickert. Es ist vorgesehen, dieses Entwässerungskonzept auch nach dem Ausbau des Autobahnkreuzes Frankfurt beizubehalten. Maßnahmen zur Entwässerung der Ausbaubereiche sind daher nicht erforderlich.

#### **12.2.3.2 Entwässerung des erweiterten Abschnittes zwischen dem Autobahnkreuz Frankfurt und der Anschlussstelle Zeppelinheim**

Der Abschnitt der A 5 zwischen dem Autobahnkreuz Frankfurt und der Anschlussstelle Zeppelinheim soll in südlicher Fahrtrichtung um einen zusätzlichen Fahrstreifen erweitert werden. Bislang wird das von diesem Bereich der A 5 abfließende Niederschlagswasser über Hauptsammler in den Standspuren auf beiden Seiten der Autobahn in die bestehende Versickerungsanlage im nordöstlichen Quadranten der Anschlussstelle Zeppelinheim eingeleitet, wo es über die belebte Bodenzone versickert. Der westliche Sammler ist dabei an einen Kanal angeschlossen, der die A 5 quert und in der Versickerungsanlage endet. Infolge der vorhabensbedingten Fahrstreifenerweiterung muss der Sammler auf der Westseite der A 5 zurückgebaut und durch einen neuen parallel verlaufenden Sammler ersetzt werden. Auch die vorhandene Querung unter der A 5 wäre nach dem Ausbau überlastet. Daher soll der neue

Sammler westlich der Autobahnquerung enden und der Anschluss zum Kanal, der die A 5 quert, als Trennbauwerk ausgestaltet werden: Zunächst fließt das gesamte anfallende Niederschlagswasser in die neue Versickerungsanlage L, die auf einer Dreiecksfläche zwischen der A 5 und der westlichen Ausfahrrampe zur AS Zeppelinheim verortet ist. Durch eine Drossel wird der Zufluss auf eine Wassermenge von 103 l/s beschränkt, die – nach dem Bemessungsregen – dem zusätzlichen Einzugsgebiet der Fahrstreifenerweiterung zuzurechnen ist. Die darüber hinausgehende Wassermenge soll wie bisher in die vorhandene Versickerungsanlage innerhalb der Anschlussstelle Zeppelinheim geleitet werden.

Dem Antrag der Vorhabensträgerin konnte stattgegeben werden. Die Erlaubnis zur Einleitung des Niederschlagswassers aus dem Abschnitt zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Zeppelinheim über die Versickerungsanlage L in das Grundwasser war im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt auszusprechen. Dem Schutz des Grundwassers ist vor dem Hintergrund der aufgenommenen Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften durch die Versickerung steht nicht zu befürchten, § 34 Abs. 1 WHG. Die qualitativen Anforderungen, die das Arbeitsblatt DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) an eine fachgerechte Versickerung stellt, sind erfüllt. Die Durchlässigkeit und Mächtigkeit des entwässerungstechnisch relevanten Sickertraumes am Standort der geplanten Versickerungsanlage L lassen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Einleitung des Niederschlagswassers in das Grundwasser zu. Eine ausreichende Sickerstrecke für die eingeleiteten Niederschlagsabflüsse ist gewährleistet. Angesichts einer Beckensohle der Versickerungsanlage bei 105,4 m NN und einem maximalen Grundwasserspiegel bei 99,5 m NN liegt der Flurabstand deutlich über dem im Arbeitsblatt DWA-A 138 empfohlenen Mindestwert von 1 m. Auch der mittlere Durchlässigkeitsbeiwert der sandigen und kiesigen Schichten, die an der Einleitstelle vorherrschen, beträgt  $k_f = 1 \times 10^{-3}$  bis  $2 \times 10^{-4}$  m/s und liegt damit in dem Bereich, der vom Arbeitsblatt DWA-A 138 zur Versickerung empfohlen wird ( $K_f = 1 \times 10^{-3}$  bis  $1 \times 10^{-6}$  m/sec). Die hydraulischen Standortvoraussetzungen für eine fachgerechte Versickerung sind damit gegeben. Den fachbehördlich geforderten Nachweis der Oberflächenbeschickung für das Absetzbecken der Versickerungsanlage L nach Tabelle 4c des Merkblattes ATV-DVWK-M 153 („Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“), herausgegeben von der GFA-Gesellschaft zur Förderung der Abwassertechnik e. V., hat die Vorhabensträgerin mit E-Mail vom 24.04.2007 vorgelegt.

Auch der Umstand, dass die Versickerungsanlage L in der Zone III B des Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk „Hinkelstein“, Pumpwerk „Schwan-

heim“, Pumpwerk „Goldstein“, Pumpwerk „Oberforsthaus“ und Pumpwerk „Staustufe Griesheim“ im Frankfurter Stadtwald, festgesetzt mit Verordnung vom 17.11.1997 (StAnz. 18/1998 S. 1246), liegt, steht der Planfeststellung nicht entgegen. Eine Gefährdung der öffentlichen Wasserversorgung durch die beabsichtigte Benutzung ist nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG. Die Verbote des § 4 der vorbezeichneten Verordnung sind nicht berührt; der Erteilung einer Ausnahme i. S. d. § 12 Abs. 1 der Verordnung bedurfte es daher nicht. Insbesondere ist die Vorschrift des § 4 Nr. 1 der Verordnung nicht einschlägig. Das von dem Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Frankfurt und der Anschlussstelle Zeppelinheim abfließende Niederschlagswasser wird nicht unmittelbar in das Grundwasser eingebracht, sondern versickert über eine reinigende Bodenpassage. Damit sich auch ohne Bepflanzung der Beckensohle in kurzer Zeit eine belebte Bodenzone ausbildet, ist der Boden zu impfen (vgl. dazu die Nebenbestimmung Nr. 5 unter A VIII 1.11). Damit ist der Schutz des Grundwassers auch im Einzugsgebiet der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadtwaldwasserwerke gewährleistet. Dieser Auffassung hat sich auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 17.05.2006 angeschlossen.

#### **12.2.3.3 Entwässerung der umgebauten Anschlussstelle Zeppelinheim**

Auf der westlichen Seite soll die Anschlussstelle Zeppelinheim an den zusätzlichen Fahrstreifen sowie an die neuen Verkehrsanlagen im Bereich des Terminals 3 angepasst werden. Im Osten ist eine vorgezogene Ein- und Ausfahrrampe vorgesehen. Derzeit wird die Anschlussstelle über die bestehende Versickerungsanlage im nordöstlichen Quadranten entwässert. Der östliche Teil der Anschlussstelle Zeppelinheim ist weder von der Fahrstreifen-erweiterung noch von der Errichtung der vorgezogenen Ein- und Ausfahrrampe betroffen. Zusätzlicher Maßnahmen zur Entwässerung dieses Autobahnabschnittes bedarf es nicht. Die Verkehrsflächen auf der westlichen Seite der Anschlussstelle sollen auch nach dem Ausbau weiterhin über die vorhandene Versickerungsanlage entwässern. Es ist dagegen geplant, das auf der östlichen Richtungsfahrbahn der A 5 zwischen der Anschlussstelle Zeppelinheim und der vorgezogenen Ein- und Ausfahrrampe anfallende Niederschlagswasser zur neuen Versickerungsanlage M im nördlichen Bereich der Ein- und Ausfahrrampe abzuleiten und über die belebte Bodenzone dem Grundwasser zuzuführen. Auch die vorgezogene Rampe auf der Ostseite der A 5 soll über die Versickerungsanlage M entwässern.

Der Erteilung der Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswassers aus dem Bereich der umgebauten Anschlussstelle Zeppelinheim stand nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nichts entgegen. Die Entscheidung erging im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt. Die Besorgnis einer Beeinträchtigung des Grundwassers besteht angesichts der aufgenommenen Nebenbestimmungen nicht, § 34 Abs. 1 WHG. Die Sicker-

strecke des eingeleiteten Niederschlagswassers ist mit 1,23 m ausreichend (vgl. Arbeitsblatt DWA-A 138). Auch der Durchlässigkeitsbeiwert von  $k_f = 1 \times 10^{-3}$  bis  $2 \times 10^{-4}$  m/s gewährleistet eine ausreichende Aufenthaltszeit des abfließenden Niederschlagswassers in der belebten Bodenzone und damit eine genügende Reinigung durch chemische und biologische Vorgänge, bevor das Grundwasser erreicht wird.

Der fachbehördlich geforderte Nachweis der Oberflächenbeschickung für das Absetzbecken der Versickerungsanlage M nach Tabelle 4c des Merkblattes ATV-DVWK-M 153 wurde ebenfalls mit E-Mail vom 24.04.2007 erbracht.

#### **12.2.4 Entsorgung des Niederschlagswassers im Bereich sonstiger Straßen (Okrifteler Straße, Ellis Road, Zu- bzw. Abfahrt zum bzw. vom Terminal 3, Betriebsstraßen, Forst- und Waldwege)**

Es ist beabsichtigt, das Niederschlagswasser, das von den vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Teilen der Okrifteler Straße, der Ellis Road, der Zu- bzw. Abfahrt zum bzw. vom Terminal 3, der Betriebsstraßen sowie der Forst- und Waldwege abfließt, über seitliche Versickerungsmulden dem Grundwasser zuzuführen. Der von der Vorhabensträgerin unter I.4.8 auf Seite 35 des Antragsteils A1 - Anträge - gestellte Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zur Versickerung des auf den sonstigen Straßen anfallenden Niederschlagswassers konnte im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt positiv beschieden werden. Es ist nicht zu besorgen, dass das Grundwasser durch die Entwässerung dieser Straßenabschnitte in seiner Qualität beeinträchtigt wird, § 34 Abs. 1 WHG. Den qualitativen Anforderungen, die das Arbeitsblatt DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“), herausgegeben von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., an eine fachgerechte Versickerung stellt, wurde entsprochen. Insbesondere ist aufgrund der unter A VIII 1.12 festgeschriebenen Nebenbestimmungen von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Sickerraumes hinsichtlich des Stoffrückhaltes auszugehen. Danach muss die Oberbodenschicht im Versickerungsbereich mindestens 30 cm betragen. Damit ist die Mindestdicke von 10 cm, die das einschlägige Arbeitsblatt DWA-A 138 vorsieht, deutlich überschritten. Zudem wurde der Vorhabensträgerin auferlegt, das Stoffbindungsvermögen des Oberbodens durch die Zugabe von geeignetem Bodenmaterial zu verbessern.

Die Lage eines Teils der geplanten Versickerungsmulden in der Schutzzone III B des mit Verordnung vom 17.11.1997 festgesetzten Wasserschutzgebiets für die Trinkwassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald (vgl. StAnz. 18/1998 S. 1246) hindert die Planfeststellung bzw. die Erteilung der Erlaubnis nicht. Das Verbot des § 4 Nr. 1 der vorbezeichneten

Verordnung ist nicht berührt, da das Niederschlagswasser über eine mindestens 30 cm mächtige belebte Bodenschicht geführt wird, bevor es zur Versickerung gelangt.

Die Versickerungsmulden sind ordnungsgemäß bemessen nach Arbeitsblatt DWA-A 138 bzw. Merkblatt ATV-DVWK-M 153 („Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“), herausgegeben von der GFA-Gesellschaft zur Förderung der Abwassertechnik e. V. Dies hat auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 27.03.2007 bestätigt.

Die Vorhabensträgerin plant im Übrigen, das auf der Kreisstraße K 152/K 823, auf der Betriebs- und der Vorfeldstraße im Bereich der Rollbrücke West sowie das auf der westlichen Rampe des Tunnels unter der Startbahn West anfallende Niederschlagswasser über das bestehende Regenrückhaltebecken 13 und über die vorhandene Einleitstelle bei Fluss-km 18 + 046,6 in den Main einzuleiten (vgl. zum Einzugsgebiet Plan B3.3-2b).

Die mit Bescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 25.09.1987 erteilte Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Main konnte um das Einzugsgebiet des Regenrückhaltebeckens 13 ergänzt werden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch den Anschluss der zusätzlichen Flächen an das Regenrückhaltebecken 13 bzw. an den Main nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG. Die Gewässerqualität des Vorfluters wird durch die Einleitung des Niederschlagswassers nicht nachteilig beeinflusst. Bei den zu entwässernden Flächen handelt es sich um Straßen, auf denen weder Flugzeug- noch Flächenenteisungsmittel aufgebracht werden. Zudem soll das Niederschlagswasser wie bisher auch in der Zukunft über eine Leichtstoffabscheideanlage geführt werden, bevor es in den Main eingeleitet wird.

Auch quantitative Auswirkungen der Benutzung sind nicht zu befürchten; die hydraulische Leistungsfähigkeit des Mains wird nicht berührt. Vielmehr verringert sich die Einleitmenge im Vergleich zur Ist-Situation: Im Planungsfall soll das Einzugsgebiet des Regenrückhaltebeckens 30/31, das bislang über das Regenrückhaltebecken 13 in den Main entleert wird, über die Versickerungsanlage N im Südbereich des Flughafens entwässern (vgl. C III 12.2.2.2.3). Darüber hinaus ist geplant, das Niederschlagswasser von den Vorfeldflächen im Bereich der Deicing Pads West künftig nicht mehr in das Regenrückhaltebecken 13 einzuleiten, sondern je nach Verschmutzungsgrad über die neue Einleitstelle bei Fluss-km 17,833 dem Main oder der Abwasserreinigungsanlage zuzuführen (vgl. C III 12.2.2.1).

### **12.2.5 Entsorgung des Niederschlagswassers im Bereich der Toranlagen 31 und 32**

Die Vorhabensträgerin plant, die vorhandene Toranlage 31 zurückzubauen und etwa 1.000 m nach Südosten zu verlegen. Das bestehende Tor 32 soll um rund 300 m in südöstlicher Richtung verschoben und angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens um zusätzliche Parkplätze für Besucheranmeldungen erweitert werden. Es ist vorgesehen, das auf den Verkehrsflächen der beiden Toranlagen anfallende Niederschlagswasser dezentral zu versickern: Die Toranlage 31 soll über die neu zu errichtende Versickerungsanlage Q entwässern; der Entwässerung des Tors 32 dient die neue Versickerungsanlage R. Da für die Versickerung Grünflächen nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen, muss vor der Versickerung ein entsprechendes Rückhaltevolumen in Form von Stauraumkanälen geschaffen werden.

Die von der Vorhabensträgerin beantragten Erlaubnisse zur Einleitung des aus dem Bereich der Toranlagen 31 und 32 abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser konnten im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt erteilt werden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin den Nachweis erbracht, dass durch die Versickerung eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist, § 34 Abs. 1 WHG. Etwaige nachteilige Wirkungen werden durch die der Vorhabensträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verhütet, § 6 Abs. 1 WHG. So hat die Vorhabensträgerin das abfließende Niederschlagswasser vor der Einleitung in die Versickerungsanlagen über einen Koaleszenzabscheider zu führen, um die wassergefährdenden Leichtstoffe abzuscheiden. Um den Empfehlungen in Tabelle 3 auf Seite 28 des Merkblattes ATV-DVWK-M 153 („Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“) zu entsprechen, das eine Versickerung bei stark befahrenen Lkw-Zufahrten in Gewerbe-, Industrie- oder ähnlichen Gebieten bzw. bei Lkw-Park- und Stellplätzen nur mit Kontrollmöglichkeit nach der Reinigung erlaubt, ist die Qualität des in der Leichtstoffabscheideanlage vorbehandelten Niederschlagswassers vor der Versickerung in dafür vorgesehenen Probenahmeschächten zu kontrollieren.

Mit Vorlage der Anlage B3.3.3\_5 hat die Vorhabensträgerin den Nachweis ordnungsgemäßer Dimensionierung der Versickerungsanlagen und Stauraumkanäle erbracht. Die Vorgaben der Arbeitsblätter DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) und DWA-A 117 („Bemessung von Regenrückhalteräumen“) sind beachtet. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, hat mit Stellungnahme vom 27.03.2007 bestätigt, dass die Berechnungen der Vorhabensträgerin nicht zu beanstanden sind.



### **12.3 Entsorgung des Schmutzwassers**

Auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens ist die ordnungsgemäße Entsorgung des Schmutzwassers auf dem Frankfurter Flughafen gewährleistet.

Das Schmutzwasserkanalnetz im Nordbereich des Flughafens wird weitgehend unverändert beibehalten. Das auf dem Flughafengelände westlich des Parkhauses P33 (Gebäude 240) anfallende Schmutzwasser soll auch in Zukunft der Kläranlage Frankfurt-Sindlingen zugeführt werden; die Schmutzwasserkanalisation im Osten des Gebäudes 240 entwässert wie bisher in die Kläranlage Frankfurt-Niederrad. Das Schmutzwassernetz ist ausreichend dimensioniert, um die aufgrund des prognostizierten Anstiegs der Passagierzahlen im Nordbereich anfallenden Mehrmengen weiterzuleiten. Angesichts eines Mehr von etwa 46.500 m<sup>3</sup>/Jahr an Schmutzwasser (bei einem zusätzlichen Passagieraufkommen von 1,5 Millionen und einem Schmutzwasseranfall von durchschnittlich 31 l pro Fluggast) in den Terminals 1 und 2 im Planfall 2020 sind besondere Maßnahmen an der Kanalisation im nördlichen Flughafengelände nicht erforderlich.

Das im Südbereich des Frankfurter Flughafens ausbaubedingt zusätzlich anfallende Schmutzwasser soll über das vorhandene Kanalnetz der geplanten Abwasserreinigungsanlage zugeführt werden, bevor es über den vorgesehenen Ableitsammler in den Main eingeleitet wird. Die Einleiterlaubnis konnte nach Maßgabe der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt werden (vgl. A VIII 1.7).

Die Vorhabensträgerin hat bei einem jährlichen Schmutzwasseranfall von 31 l pro Fluggast im Durchschnitt und einem Passagieraufkommen im Jahr 2020 von 34,5 Millionen im geplanten Terminal 3 eine Schmutzwassermenge von insgesamt etwa 1.069.500 m<sup>3</sup>/Jahr errechnet. Dies entspricht einer abzuleitenden Menge von durchschnittlich rund 34 l/s. Die Schmutzwasserkanalisation ist ausreichend bemessen, um die anfallenden Mehrmengen aufzunehmen. Die Sammelleitungen im bestehenden Kanalnetz sind mit einem Mindestdurchmesser von DN 200 ausgeführt. Die vorhabensbedingt zusätzlich erforderlichen Schmutzwassersammler sind in der Regel mit einer Mindestnennweite von DN 250 geplant. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in seiner Stellungnahme vom 31.03.2005 bestätigt, dass die Dimensionierung des Schmutzwasserkanalnetzes (vgl. Anlage B3.3.2\_1) ordnungsgemäß erfolgt ist, da die Empfehlungen des Regelwerks der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) beachtet wurden. Einer wasserrechtlichen Genehmigung zur Erweiterung der Anlagen der Schmutzwasserkanalisation bedarf es nicht. Vielmehr hat die Vorhabensträgerin das Kanalnetz eigenverantwortlich nach den Regeln der Technik zu planen, zu errichten und zu betreiben.

Das Fäkalabwasser aus den Flugzeugtoiletten wird auch nach dem Flughafenausbau durch spezielle Fahrzeuge aus den Abwassertanks der Flugzeuge abgepumpt und auf dem nördlichen Flughafengelände in die Fäkaliensammelstation im Vorfeldgebäude V5a (Gebäude 394) verbracht. Die Anlage ist an das östliche Schmutzwassernetz des Nordbereiches angebunden und entwässert somit in die Kläranlage Niederrad. Die im nordöstlichen Bereich des Vorfeldes zum Terminal 3 geplante Fäkalienentsorgungsstation soll der Sammlung von Fäkalabwasser aus den im südlichen Flughafengelände abzufertigenden Flugzeugen dienen. Von dort aus soll das Fäkalabwasser über die Schmutzwasserkanalisation der geplanten Abwasserreinigungsanlage zugeführt werden. Da sowohl in der Kläranlage Niederrad als auch in der neuen Abwasserreinigungsanlage der Vorhabensträgerin eine thermische Verwertung des Klärschlammes erfolgt, ist sichergestellt, dass etwaige dioxinhaltige Desinfektionsmittel, die zumindest in der Vergangenheit von einzelnen Fluggesellschaften verwendet wurden, einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt werden.

Das bei der Flugzeugaußenreinigung auf der DLH-Basis im Nordbereich des Flughafens anfallende Waschwasser soll wie bisher auch zukünftig in einem separaten Leitungssystem gefasst und in einem Demulgator aufbereitet werden, bevor es in das Schmutzwasserkanalnetz eingeleitet wird. Im südlichen Flughafengelände ist dagegen wie in der Vergangenheit vorgesehen, das Waschwasser aus der Flugzeugreinigung in Tankanlagen zu sammeln und per Lkw einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 darauf hingewiesen, dass die wasserrechtlichen Anforderungen insbesondere der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAWS) bei der Entsorgung des Flugzeugwaschwassers einzuhalten sind. Sollte die Lagerung des Waschwassers den Tatbestand des § 19 h WHG verwirklichen, so ist beim Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, eine Eignungsfeststellung zu beantragen. Liegen dagegen die Voraussetzungen des § 13 VAWS vor, so sind die zugehörigen Zulaufkanäle und Lagertanks gemäß § 47 HWG anzuzeigen.

#### **12.4 Errichtung der Abwasserreinigungsanlage**

Derzeit wird das häusliche Schmutzwasser der CargoCity Süd und das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen auf dem südlichen Flughafengelände in der bestehenden Abwasserreinigungsanlage im Südosten des Flughafens (Gebäude 583) behandelt. Da diese Kläranlage auch nach umfangreichen Um- und Ausbaumaßnahmen nur eine maximale Kapazität von 15 l/s erreichen könnte, soll die Einrichtung zurückgebaut und auf demselben Gelände eine neue Anlage errichtet werden. Bei der Abwasserbehandlung auf dem Flughafen Frankfurt Main ist zwischen Sommer- und Winterbetrieb zu unterschei-

den: Im Sommerhalbjahr soll in der Kläranlage ausschließlich das häusliche Schmutzwasser aus der im Südbereich des Flughafens geplanten Hochbauzone und dem Terminal 3 sowie das Fäkalabwasser aus der neuen Fäkalienentsorgungsstation Süd gereinigt werden. Im Winterbetrieb dagegen soll in der Abwasserreinigungsanlage zusätzlich das enteisungsmittelhaltige Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen, das einen CSB-Wert von 150 mg/l überschreitet, mitbehandelt werden.

Bei der geplanten Abwasserreinigungsanlage kommt das sog. Sequencing-Batch-Reactor (SBR)-Verfahren zum Einsatz. Dabei handelt es sich um eine Variante des Belebtschlammverfahrens, bei der die biologische Reinigung des Abwassers nicht in einem kontinuierlichen Durchlaufbetrieb, d. h. in mehreren örtlich voneinander getrennten Becken, stattfindet, sondern die verschiedenen Reinigungsstufen vielmehr in ein und demselben Reaktor zeitlich nacheinander ablaufen. Ein SBR-Zyklus ist gekennzeichnet durch folgende Phasen: Zunächst wird der Behälter mit dem zu reinigenden Abwasser befüllt und anschließend belüftet. Nach Abschluss der Reinigungsphase setzt sich der Belebtschlamm ab, so dass das überstehende gereinigte Abwasser abgezogen und der Behälter neu gefüllt werden kann.

Die Reinigung des auf dem Frankfurter Flughafen anfallenden Abwassers in einer SBR-Anlage hat den Vorteil, dass die Reinigungszyklen der aufgrund des nur temporär erfolgenden Enteisierungsmiteinsatzes stark variierenden Schmutzfracht angepasst werden können. Zudem verfügen die Reaktoren der geplanten Anlage über ein vergleichsweise großes Puffervermögen, um Belastungsschwankungen abfangen zu können.

Die von der Vorhabensträgerin in Antragsteil A1 - Anträge - auf Seite 27 unter I.3.2 beantragte Anlagengenehmigung zur Errichtung der Abwasserreinigungsanlage nach § 45 Abs. 3 S. 1 HWG konnte erteilt werden. Wasserwirtschaftliche Belange machten hierbei die Festsetzung entsprechender Nebenbestimmungen erforderlich, § 45 Abs. 3 S. 2, Abs. 2 S. 1 HWG. Mit Stellungnahme vom 27.03.2007 hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, ausdrücklich erklärt, dass gegen das Konzept der geplanten Abwasserreinigungsanlage keine Bedenken bestehen. Das gewählte Verfahren ist in der Praxis erprobt und entspricht dem Stand der Technik. Auch gegen die Bemessung der Anlage hat das Regierungspräsidium Darmstadt nichts einzuwenden: Die Reaktoren sind gemäß Anlage B3.3.4\_2 (Verfahrenstechnische Bemessungen) regelkonform, d. h. den Anforderungen des Arbeitsblatts ATV-DVWK-A 131 („Bemessung von einstufigen Belebungsanlagen“) und des Merkblatts ATV-M 210 („Belebungsanlagen mit Aufstaubetrieb“) entsprechend, dimensioniert, um das anfallende Abwasser aufnehmen und behandeln zu können.

Für den Fall eines Versagens des Ablaufpumpwerks, das das gereinigte Abwasser in den Main befördern soll, ist im Klarwasserspeicher ein Notüberlauf DN 350 vorgesehen, über den das Abwasser nach der Behandlung in den Gundbach eingeleitet werden soll. Die beantragte Erlaubnis konnte im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt ergehen. Eine Belastung des Gundbachs ist schon deshalb nicht zu erwarten, da der Notüberlauf nur selten, nämlich bei einem Ausfall des Ablaufpumpwerks, in Betrieb genommen wird. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass das Abwasser, das in den Gundbach abgeschlagen werden soll, zuvor in der Abwasserreinigungsanlage behandelt wurde.

Die Vorhabensträgerin plant, das Niederschlagswasser, das auf den Dachflächen der neuen Abwasserreinigungsanlage anfällt, über ein unterirdisches Rohrrigolensystem dezentral zu versickern. Das von den Dächern bzw. Abdeckungen der Voreindicker, des Maschinengebäudes, der Trafostation, der Rechenhalle, des Ablaufpumpwerks, des Vor- und des Klarwasserspeichers sowie des Betriebsgebäudes und des Konzentratspeicherpumpwerks abfließende Niederschlagswasser soll über drei Rigolen dem Grundwasser zugeführt werden.

Die von der Vorhabensträgerin unter I.4.3 auf Seite 34 des Antragsteils A1 - Anträge - beantragte Erlaubnis zur Einleitung des Niederschlagswassers von den Dachflächen der Abwasserreinigungsanlage über eine dezentrale Versickerungsanlage in das Grundwasser konnte im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt ausgesprochen werden. Eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften durch die Versickerung des Dachflächenwassers ist nicht zu besorgen, § 34 Abs. 1 WHG. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Nebenbestimmung Nr. 1 unter A VIII 1.8 vorschreibt, dass unbeschichtetes Metall für Dachflächen und Dachinstallationen nicht verwendet werden darf. Somit kommt Niederschlagswasser zur Versickerung, das in Tabelle 1 des Arbeitsblattes DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) als qualitativ unbedenklich eingestuft wird. Rein vorsorglich wird der Vorhabensträgerin mit Nebenbestimmung Nr. 3 unter A VIII 1.8 aufgegeben, das Niederschlagswasser vor der Einleitung in die Versickerungsanlage auf gebietsspezifische Schadstoffe zu untersuchen.

Die Anforderungen, die das Arbeitsblatt DWA-A 138 an eine fachgerechte Versickerung stellt, sind erfüllt: Im hydraulischen Einflussbereich des Rigolensystems sind Altlastenverdachtsflächen nicht bekannt. Die Durchlässigkeit des Sickerraumes beträgt etwa  $3 \times 10^{-4}$  m/s und liegt damit im entwässerungstechnisch relevanten Versickerungsbereich zwischen  $1 \times 10^{-3}$  m/s und  $1 \times 10^{-6}$  m/s. Damit reicht die Aufenthaltszeit des Niederschlagswassers in der Bodenzone aus, um eine genügende Reinigung durch chemische und biologische Vorgänge zu erzielen. Da die Sohle der Rohrrigolen bei 100,50 m NN angeordnet werden soll

und der Bemessungsgrundwasserstand auf 99,50 m NN festgelegt ist, liegt die Mächtigkeit des Sickerraumes im Bereich der Mindestanforderung des oben genannten Arbeitsblattes von 1 m. Eine ausreichende Sickerstrecke für die eingeleiteten Niederschlagsabflüsse ist damit gewährleistet, zumal an der Einleitstelle im April 2001 ein Höchstgrundwasserstand von 99,0 m NN gemessen wurde.

In Anlage B3.3.4\_8 hat die Vorhabensträgerin nachgewiesen, dass die Rohrrigolen ausreichend bemessen sind, um die anfallenden Wassermengen aufnehmen und weiterleiten zu können. Auch die stichprobenartige Prüfung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, führte zu keinen Beanstandungen bezüglich der Dimensionierung der Anlagen (vgl. Stellungnahme vom 27.03.2007).

## **12.5 Dauerhaftes Einbinden baulicher Anlagen in das Grundwasser**

Im Rahmen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens ist auch die Errichtung von Tunnel- und Entwässerungsbauwerken geplant, die bei Annahme eines maximal zu erwartenden Grundwasserstandes in das Grundwasser einbinden. Grundwasserrelevant sind der Tunnel unter der Landebahn Nordwest, der Tunnel unter der Startbahn West, der Tunnel für die Gepäckförderanlage, die tiefliegenden Bauabschnitte des Passagiertransfersystems, das Umlenk- und Einleitbauwerk des Ableitungssammlers in den Main sowie die Querung des Ableitungssammlers unter der Startbahn West, das Zulaufpumpwerk RW.PW1 sowie die Regenrückhaltebecken D, E, G und K. Für jedes einzelne grundwasserberührte Bauwerk wurde ein Höchstgrundwasserstand definiert, indem auf die Grundwasserkartierungen des Hessisches Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) abgestellt wurde, die für April 2001 die höchsten Grundwasserspiegel seit 1991 verzeichnen.

Die für das mit der Errichtung der baulichen Anlagen verbundene Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser nach §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG erforderliche Erlaubnis konnte erteilt werden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch die beabsichtigte Benutzung des Grundwassers ist nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG. Eine erhebliche Beeinflussung der Strömungsverhältnisse des Grundwassers in Form von Aufstau vor und Absenkung hinter den Bauwerken durch das Einbinden der vorhabensbedingt zu errichtenden Anlagen in grundwasserführende Schichten steht nicht zu befürchten. Dem hydrogeologischen Modell („Grundwassermodellierung der Auswirkungen geplanter grundwasserrelevanter Bauwerke auf dem Flughafen Frankfurt Main“) des Büros für Geohydrologie und Umweltinformationssysteme Dr. Brehm und Grünz GbR (BGU) vom 28.12.2006 in Anlage 8 zum Gutachten G5 („Hydrologie und Hydrogeologie“) sowie der Stellungnahme der SGS Institut Fresenius GmbH vom 12.06.2007 ist zu entnehmen, dass die Unterströmbarkeit

sämtlicher grundwasserrelevanter Anlagen hinreichend gewährleistet ist. Denn die Restdurchtrittsflächen des Grundwassers unterhalb der Bauwerke betragen mit Ausnahme der Regenrückhaltebecken G und K mindestens 43 % der ursprünglichen Strömungsflächen im Grundwasserleiter. Dies übersteigt einen Restquerschnitt von 20-30 %, der für die Durchströmung als ausreichend erachtet wird, deutlich. Aufgrund der hohen Restmächtigkeit des Aquifers und der geometrischen Lage der betreffenden Bauwerke im Gelände war die Grundwassernutzung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu erlauben.

Die Erlaubnis konnte befristet werden, §§ 7 Abs. 1 S. 1 WHG, 71 Abs. 2 S. 2 HWG. Die grundsätzliche Widerruflichkeit der Erlaubnis bleibt davon unberührt.

#### **12.5.1 Tunnel unter der Landebahn Nordwest**

Zur Unterführung der Okrifteler Straße unter der geplanten Landebahn Nordwest ist die Errichtung eines Tunnelbauwerks auf einer Länge von 580 m vorgesehen. An beiden Tunnelenden schließen sich Rampen mit einer Länge von etwa 215 m nach Norden und 245 m nach Süden an. Bei einem theoretischen Grundwasserstand von 91,60 m NN und einer Unterkante der eingebrachten Unterwasserbetonsohle bei maximal 84,50 m NN bindet der Tunnel bis zu 7,10 m in das Grundwasser ein. Das Strömungsmodell hat bei Annahme dieses sehr hohen Grundwasserniveaus für die Ostflanke des die Landebahn Nordwest querenden Tunnels, d. h. im südöstlichen Grundwasserzustrom, einen Grundwasseranstieg von bis zu 0,3 m und für die Westflanke, d. h. im nordwestlichen Abstrom, eine Absenkung von bis zu 0,5 m mit einer Reichweite von maximal 600 m ermittelt. Bei niedrigeren Grundwasserständen gehen die hydraulischen Auswirkungen aufgrund der geringeren Einschnürung der gesättigten Mächtigkeit des Grundwasserleiters zurück. Jedenfalls sind angesichts der hohen Restmächtigkeit des Aquifers von rund 88 % erhebliche quantitative Auswirkungen durch das Eintauchen des Tunnelbauwerks auf die Grundwasserverhältnisse nicht zu erwarten. Die Verschiebung der Grundwasserfließrichtung von Nordwest nach Nord ist gering, zumal der geplante Tunnelbau weitgehend parallel zur Grundwasserströmungsrichtung verläuft.

#### **12.5.2 Tunnel unter der Startbahn West**

Die Vorhabensträgerin plant die Errichtung eines 550 m langen Betriebsstraßentunnels mit Trögen auf der West- bzw. Ostseite von jeweils 230 bzw. 220 m, der nördlich in rund 50 m Abstand parallel zum bestehenden Okrifteler Straßentunnel unter der Startbahn West verlaufen soll. Bei Annahme eines Grundwasserstandes von 96 m NN und einer maximalen Unterkante der dauerhaft im Grundwasser verbleibenden wasserundurchlässigen 1,2 m starken Schlitzwand bei 75,70 m NN liegt die Einbindetiefe des Tunnelbauwerks in das Grundwasser

bei 20,30 m. Unter diesen Worst-Case-Bedingungen staut sich das Grundwasser im südlichen Zustrom des Tunnels unter der Startbahn West um maximal 0,2 m auf; die Reichweite der Grundwasseranhebung beträgt rund 100 m. Die Restdurchtrittsflächen unterhalb des geplanten Tunnels von etwa 43 % reichen jedoch aus, um eine erhebliche dauerhafte Grundwasserbeeinflussung zu vermeiden.

Der Umstand, dass im Bereich des Tunnelbauwerks das Hauptgrundwasserstockwerk von einem so genannten schwebenden Grundwasserstockwerk überlagert wird, steht der Erteilung der Erlaubnis nicht entgegen. Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die grundwasserstauende Funktion der Bodenschicht soweit wie möglich erhalten bleibt.

### **12.5.3 Tunnel für die Gepäckförderanlage**

Zwischen dem bestehenden Terminal 1 im Norden des Flughafens und dem geplanten Terminal 2 auf dem südlichen Flughafengelände soll unter dem Start- und Landebahnsystem hindurch ein Tunnel zur Gepäckbeförderung errichtet werden. Als maximaler Grundwasserspiegel wird im Bereich des Startschachtes ein Pegelstand von 97,50 m NN angenommen. Die Unterkante der Schlitzwand liegt bei 76,00 m NN, so dass das Tunnelbauwerk mehr als 20 m in das Grundwasser reicht. Da die Restmächtigkeit des Aquifers unterhalb des Tunnels an keiner Stelle 58 % der ursprünglichen Durchtrittsfläche unterschreitet, sind erhebliche Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse nicht zu befürchten. Auch die geologische Lage des Tunnels für die Gepäckförderanlage im Rinnentiefsten des Urmains lässt keine bedeutsame Beeinflussung des Grundwassers erwarten.

### **12.5.4 Tunnel für das Passagiertransfersystem**

Es ist geplant, das zwischen den Terminals 1 und 2 im Nordbereich des Flughafens bestehende Passagiertransfersystem vom Terminal 2 um insgesamt 4.400 m entlang der Ostflanke des Flughafengeländes zum Terminal 3 im Südbereich zu führen. Das Passagiertransfersystem soll dabei weitgehend in Hochlage verlaufen; nur der letzte Abschnitt taucht unter die Geländeoberfläche ab und wird ab Station 3 + 462 m als Tunnel ausgebildet, der in einer Station unterhalb des Terminals 3 endet. Mit der Unterwasserbetonsohle (Unterkante = 92,20 m NN) bindet das Tunnelbauwerk maximal 6,10 m in den Grundwasserstand ein, der mit 98,30 m NN angesetzt wird. In Anbetracht von Restdurchtrittsflächen unterhalb des Tunnels von etwa 81 % der ursprünglichen Aquifermächtigkeit ist von einer relevanten Beeinflussung der Grundwasserdynamik nicht auszugehen. Auch die geometrische Lage des Bauwerks im Gelände spricht gegen erhebliche quantitative Auswirkungen in Form von Aufstau bzw. Absenkung.

### 12.5.5 Entwässerungsbauwerke

Im Rahmen der Neuordnung der Entwässerung beim Ausbau des Frankfurter Flughafens ist die Errichtung von vier Regenrückhaltebecken sowie einer Vielzahl von Regen- und Abwasserkanälen über eine Länge von mehr als 100 km vorgesehen. Zudem soll eine Druckrohrleitungstrasse von der neuen Abwasserreinigungsanlage südlich des Terminals 3 entlang der südwestlichen und westlichen Flughafengrenze sowie entlang der Okrifteler Straße zum Main nördlich der Staustufe Eddersheim führen. Mit großräumigen Aufstauungen bzw. Absenkungen von Grundwasser durch die Errichtung der Entwässerungsanlagen ist nicht zu rechnen. Die Bauwerkskörper der Regenrückhaltebecken D und E greifen maximal 5,80 m in den Grundwasserstand von April 2001 ein, so dass der Durchflussquerschnitt des Aquifers angesichts von Restdurchtrittsflächen von 79,5 % (RHB D) bzw. 84 % (RHB E) nur geringfügig verringert wird. Da die Regenrückhaltebecken G und K in einem Bereich liegen, der sich in ein oberflächennahes und ein tieferes Aquifer aufteilt, sperren sie den oberen Teil des Grundwasserleiters ab. Doch in Anbetracht der geometrischen Lage der Bauwerkskörper ist trotz einer Restmächtigkeit des oberen Aquiferteils von 0 ein wesentlicher Aufstau bzw. eine wesentliche Absenkung des Grundwassers nicht zu erwarten. Denn die Regenrückhaltebecken werden „brückenpfeilerartig“, d. h. auf die Spitze und nicht auf die stumpfe Seite zu, angeströmt. Rein vorsorglich wird der Vorhabensträgerin aufgegeben, technische Maßnahmen zu ergreifen, um den Abfluss im Nahbereich der Anlagen zu verbessern (vgl. Nebenbestimmung Nr. 3 unter A VIII 1.16). Auch durch die Herstellung des Einleit- und Umlenkbauwerks des Ableitungssammlers verändern sich die Grundwasserverhältnisse schon allein aufgrund der unmittelbaren Nähe der Anlage zum Main nur wenig. Das Pumpwerk im Bereich der Landebahn Nordwest schließlich hat bereits angesichts seiner geringen Abmessungen von rund 50 m<sup>2</sup> keine bedeutenden Auswirkungen auf das Grundwasser. Gründe, die gegen die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser sprechen, bestehen nicht.

Einer Erlaubnis für das Einbinden der grundwasserrelevanten Abschnitte der Niederschlags- und Schmutzwassersammler in das Grundwasser bedurfte es nicht. Denn die Einbindetiefe in den maximal zu erwartenden Grundwasserhorizont beträgt bei sämtlichen Kanälen weniger als 1,5 m. Dass eine Erlaubnispflicht für derart geringfügige Eingriffe in den Wasserhaushalt nicht besteht, folgt zwar nicht aus dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG, sondern ergibt sich aus der fiktiven Gleichstellung der Vorschrift mit § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG („Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der (...) Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen“).



## **12.6 Grundwasserhaltung während der Bauzeit**

### **12.6.1 Förderung des bauzeitlich anfallenden Grundwassers**

Bei der Errichtung der Anlagen, die in das Grundwasser einbinden, fällt in den Baugruben Lenz- und Restleckagewasser an. Lenzwasser bildet sich beim erstmaligen Leerpumpen der Baugruben; Restleckagewasser infiltriert aufgrund des die Bauwerke umgebenden höheren Grundwasserstandes durch die Baugrubenwände und die Baugrubensohlen in die offenen gelenzten Baugruben. Die Vorhabensträgerin plant, das bauzeitlich anfallende Lenz- und Restleckagewasser aus den Baugruben abzupumpen.

#### **12.6.1.1 Tunnel unter der Startbahn West**

Bei der Errichtung des Betriebsstraßentunnels unter der Startbahn West einschließlich der dazugehörigen Rampen fällt unter Annahme des maximal zu erwartenden bauzeitlichen Grundwasserstandes von April 2001 in den Baugruben Lenz- und Restleckagewasser in einer Gesamtmenge von 647.000 m<sup>3</sup> an. Das Zutagefördern des bauzeitlichen Grundwassers konnte erlaubt werden. Die Gefahr einer Beeinträchtigung des Wasserhaushalts besteht nach Maßgabe der aufgenommenen Nebenbestimmungen nicht, § 6 Abs. 1 WHG. Eine Mobilisierung von Schadstoffen durch die Grundwasserförderung ist nicht zu erwarten, da im Umfeld der Baumaßnahme Grundwasserverunreinigungen nicht bekannt sind. Die durch den Anfall von Lenz- und Restleckagewasser in den Baugruben ausgelöste Absenkung des Grundwasserspiegels von rund 0,5 m bis zu einer Entfernung von 300 m liegt im Bereich der jahreszeitlichen Schwankungen. Eine erhebliche Beeinflussung der Grundwasserstände durch die Entnahme ist somit nicht zu befürchten. Ein Grundwasserdefizit ist schon deswegen auszuschließen, weil die geförderten Wassermengen über nahe gelegene Versickerungsbecken dem Grundwasserleiter wieder zugeführt werden (s. u.), dem Aquifer also nicht auf Dauer verloren gehen. Rein vorsorglich wird mit der Nebenbestimmung Nr. 4 unter A VIII 1.17 vorgeschrieben, ab drei Monate vor Beginn und bis eine Woche nach Beendigung der Grundwasserhaltung die Grundwasserstände an fachbehördlich festgelegten Messstellen zu überwachen.

#### **12.6.1.2 Tunnel unter der Landebahn Nordwest**

Für den Bau des Tunnels unter der Landebahn Nordwest ist der Einsatz temporärer Spundwände vorgesehen, die während der Bauphase mit ihrer Unterkante (79,60 m NN) über das eigentliche Bauwerk hinaus bis zu 12 m in den bauzeitlichen Grundwasserstand von April 2001 (91,60 m NN) einbinden. Nach Beendigung der Grundwasserhaltung werden die Spundwände wieder entfernt. In den Baugruben fällt insgesamt 334.000 m<sup>3</sup> bauzeitliches Grundwasser an. Angesichts der grundwasserschonenden Bauweise, die der Vorhabensträ-

gerin mit Nebenbestimmung Nr. 1 unter A VIII 1.17 auferlegt wird, ist von einer bedeutenden Grundwasserabsenkung infolge des Zutritts von Lenz- und Restleckagewasser in den Baugruben nicht auszugehen. Eine aktive Grundwasserabsenkung wird nicht betrieben; eine großräumige Beeinflussung des Grundwasserstandes durch die bauzeitliche Grundwasserentnahme steht nicht zu befürchten, zumal das geförderte Bauwasser ortsnah wiederversickert wird (s. u.). Jedenfalls werden die Grundwasserstände nach Maßgabe der Nebenbestimmung Nr. 4 unter A VIII 1.17 während der Grundwasserhaltung überwacht. Auch die Gefahr des Aufschlusses von Grundwasserschadensfällen und Altlasten durch die Entnahme des bauzeitlichen Grundwassers bei der Herstellung der Baugruben für die Errichtung der Landebahn Nordwest besteht nicht. Die im Bereich der Landebahn Nordwest festgestellten erhöhten LCKW-Werte befinden sich in über 750 m Entfernung zur Tunnelachse. Aufgrund der Fließrichtung und der Fließgeschwindigkeit des Grundwassers ist eine Verschleppung des LCKW-Schadens in den Bereich des Tunnels auszuschließen. Die Erlaubnisse zur Förderung des in die Baugruben infiltrierenden Bauwassers sowie zum Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers durch das Einbinden der Spundwände waren daher zu erteilen, zumal die Grundwasserrelevanz der Maßnahme auf die Bauzeit beschränkt, also nicht von Dauer ist.

#### **12.6.1.3 Tunnel für die Gepäckförderanlage**

Die Start- und Zielschächte sowie der Anschlusstunnel für die Gepäckbeförderung binden mit den für die Bauzeit vorgesehenen Spundwänden, deren Unterkante bei 85,00 m NN liegt, bis 10,30 m in den bauzeitlichen Grundwasserstand von 97,60 m NN ein. Die bei der Herstellung der Baugruben insgesamt anfallende Wassermenge beträgt 216.450 m<sup>3</sup>. Allerdings wird durch die Verwendung der grundwasserschonenden Bauweise und durch die dezentrale Wiederversickerung vor Ort (s. u.) verhindert, dass der Grundwasserspiegel durch das Abpumpen von Lenz- und Restleckagewasser erheblich beeinflusst wird. Die Gefahr der Verschleppung des Kerosinschadens GFA-G 02 zur Baustelle des Anschlusstunnels und des Startschachtes der Gepäckförderanlage ist aufgrund seiner relativ großen Entfernung, der der Vorhabensträgerin auferlegten grundwasserschonenden Bauweise und der Lage des Kerosinschadens im Abstrom der Baumaßnahmen gering. Dass der Zielschacht in einem Bereich mit leicht erhöhter Nitratbelastung errichtet wird, schadet schon deshalb nicht, weil das in den Baugruben anfallende Grundwasser in die Niederschlagskanalisation eingeleitet wird (s. u.) Sowohl quantitative als auch qualitative Auswirkungen der Grundwasserbenutzungen auf die Wassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald, in deren Einzugsgebiet sowohl der Anschlusstunnel als auch der Start- und Zielschacht liegen, sind schon in Anbe-

tracht der großen Entfernung auszuschließen. Die beantragten Erlaubnisse konnten daher ausgesprochen werden.

#### **12.6.1.4 Tunnel für das Passagiertransfersystem**

Auch der Tunnel für das Passagiertransfersystem soll unter Verwendung temporärer Spundwände errichtet werden, die mit ihrer Unterkante, die bei 85,00 m NN liegt, maximal 13,20 m in den zugrunde gelegten Höchstgrundwasserstand von 98,30 m NN eintauchen. Die Herstellung der Baugruben für die grundwasserberührten Abschnitte der Strecke und für die Station des Passagiertransfersystems unterhalb des Terminals 3 hat den Anfall von insgesamt 696.300 m<sup>3</sup> bauzeitliches Grundwasser zur Folge. Die vorgeschriebene grundwasserschonende Bauweise und die Reinfiltration des abgepumpten Grundwassers (s. u.) lässt jedoch erhebliche Veränderungen des Grundwasserspiegels nicht zu. Auch eine Kontamination des in die Baugrube infiltrierenden Grundwassers aufgrund des Kerosinschadens GFA-G 02 ist nicht zu befürchten, da der Grundwasserschaden von der Tunneltrasse des Passagiertransfersystems mindestens 170 m entfernt im Abstrom der Baugruben liegt. Im Mittel beträgt die Entfernung zum Tunnel sogar 480 m. Die Erlaubnisse für die Benutzungstatbestände waren daher – wie unter A VIII 1.17 verfügt – zu erteilen.

#### **12.6.1.5 Entwässerungsbauwerke**

Vor dem Hintergrund der grundwasserschonenden Bauweise, die bei der Herstellung der Baugruben für die Regenrückhaltebecken, den Ableitungssammler und die Kanalisation im Übrigen eingesetzt wird, ist mit erheblichen Absenkungen des Grundwasserspiegels durch die Förderung des bauzeitlichen Grundwassers nicht zu rechnen.

#### **12.6.2 Verbringung des bauzeitlich geförderten Grundwassers**

Es ist vorgesehen, das bauzeitlich geförderte Lenz- und Restleckagewasser nach einer entsprechenden Reinigung überwiegend über drei eigens dafür errichtete temporäre Versickerungsanlagen (Nordwest, West 2, T 3) möglichst ortsnah dem Grundwasserleiter wieder zuzuführen. Zwei weitere Versickerungsflächen (West 1 und N) sind bereits vorhanden. Die Versickerung soll ausschließlich über die reinigende Bodenpassage erfolgen. Als Notüberlauf für den Fall, dass eine geplante Versickerungsanlage nicht genutzt werden kann oder hydraulisch überlastet ist (z. B. durch Zufrieren bei extremer lang andauernder Kälte), soll das bauzeitliche Grundwasser über den Ableitungssammler in den Main befördert werden. Das Grundwasser, das bei der Errichtung des unmittelbar am Main geplanten Einleit- und Umlenkbauwerks des Ableitungssammlers anfällt, soll ebenfalls in den Main eingeleitet werden. In Ermangelung einer ortsnahen Versickerungsmöglichkeit ist die Einleitung des in der

Baugrube des Zielschachtes des Tunnels für die Gepäckbeförderung während der Bauzeit anfallenden Grundwassers in die Niederschlagswasserkanalisation geplant.

Vor der Verbringung des geförderten Bauwassers sind als Reinigungsstufen grundsätzlich ein Leichtstoffabscheider, eine Neutralisationsstufe und rückspülbare Kiesschnellfilter vorgesehen. Im Leichtstoffabscheider sollen mittels einer Tauchwand eventuell auftretende Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden. Die Neutralisationsstufe dient der Verringerung des pH-Wertes des Grundwassers auf 6,5 bis 9, um einer Übersäuerung des Wassers vorzubeugen. Die geplanten Kies-/Sandfilter haben ebenfalls eine Rückhaltefunktion: Sie sollen die aus den Baugruben stammenden, auch im Leichtstoffabscheider nicht zurückgehaltenen Schwebstoffe sowie die bei der Neutralisation möglicherweise entstehenden Flocken abfangen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in Nebenbestimmung Nr. 6 unter A VIII 1.18 angeordneten Grundwasseranalysen ist das Konzept zur Aufbereitung des bauzeitlichen Grundwassers zu konkretisieren und mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, abzustimmen. Abhängig von der Beschaffenheit des geförderten Grundwassers wird dann über das Erfordernis zusätzlicher Behandlungsschritte (wie Denitrifikation, Ionenaustausch oder Aktivkohlefiltration) entschieden.

#### **12.6.2.1 Versickerungsanlage Nordwest**

Die Versickerungsanlage Nordwest 800 m östlich des geplanten Tunnels unter der Landebahn Nordwest dient der Versickerung des in den Baugruben für den Tunnel unter der Landebahn Nordwest und für das Zulaufpumpwerk RW.PW 1 während der Bauzeit anfallenden Lenz- und Restleckagewassers. Die Becken der Versickerungsanlage sind ausreichend bemessen: Die maximale Versickerungskapazität der Anlage beträgt insgesamt  $Q = 360 \text{ m}^3/\text{h}$ . Dies reicht aus, um die von der Vorhabensträgerin ermittelten Wassermengen selbst in Spitzenzeiten ( $Q = 147 \text{ m}^3/\text{h}$  im ersten Quartal des zweiten Baujahrs, vgl. Anlage 14 zu Planteil B5, Erläuterungsbericht Bauleistik und Grundwasserhaltung während der Bauzeit) ohne Überstau zu entsorgen. Die Erlaubnis zur Einleitung des bauzeitlich geförderten Grundwassers aus den Baugruben für den Tunnel unter der Landebahn Nordwest sowie das Zulaufpumpwerk RW.PW 1 in das Grundwasser konnte erteilt werden. Die Gefahr einer Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Reinfiltration besteht nicht, § 34 Abs. 1 WHG. Die Versickerung erfolgt nur, wenn die Geringfügigkeitsschwellenwerte für die untersuchten Parameter eingehalten werden (vgl. Nebenbestimmung Nr. 7 unter A VIII 1.18). Bei der Festlegung der Geringfügigkeitsschwellenwerte stützt sich die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt auf die Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserverunreinigungen (GWS-VwV) vom 30.10.2005 (StAnz. 45/2005 S. 4243). Insbesondere stehen die erhöhten Nitratbelastungen,

die im Bereich sowohl der Baugruben als auch der Versickerungsfläche aufgefunden wurden, der Erteilung der Erlaubnis nicht entgegen. Denn die Versickerung ist nur dann erlaubt, wenn für Nitrat ein Wert von 20 mg/l unterschritten wird. Grundwassernutzungen im Abstrom der Versickerungsanlage Nordwest befinden sich nicht. Da die Grundwasserströmung zum Main gerichtet ist, ist ein Zufluss des versickerten Bauwassers zur 2,5 km westlich gelegenen Wassergewinnungsanlage „Mönchhofbrunnen“ der InfraServ GmbH & Co. Höchst KG auszuschließen.

#### **12.6.2.2 Versickerungsanlagen West 1 und West 2**

Die Versickerungsanlagen West 1 und West 2 sind für die Verbringung des Bauwassers aus den Baugruben für den Tunnel unter der Startbahn West, für die Querung des Ableitungssammlers mit der Startbahn West, für das Regenrückhaltebecken K und das RW-Sammlersystem RHB K vorgesehen. Angesichts der großen Wassermengen, die insbesondere beim Bau des Tunnels unter der Startbahn West zu erwarten sind, sollen die Versickerungsflächen zur Vermeidung einer hydraulischen Belastung alternierend betrieben werden. Die Versickerungsanlage West 1 befindet sich am südlichen Ende des Tunnels unter der Rollwegbrücke West; die Versickerungsanlage West 2 liegt etwa 400 m südlich in unmittelbarer Verlängerung der Start- und Landebahn Nord. Ein Überstau der Becken ist nicht zu befürchten. Grundsätzlich ist bereits die Versickerungsfläche West 1 mit einer Versickerungskapazität von insgesamt  $Q = 740 \text{ m}^3/\text{h}$  ausreichend dimensioniert, um auch Wasser Spitzen von  $Q = 120 \text{ m}^3/\text{h}$  (drittes Baujahr, erstes Quartal; vgl. Anlage 15 zu Planteil B5) in den Untergrund abgeben zu können. Gleiches gilt auch für die Versickerungsanlage West 2 (maximale Versickerungskapazität von  $Q = 420 \text{ m}^3/\text{h}$ ). Jedenfalls kann bei etwaigen Kapazitätsengpässen überschüssiges Grundwasser auf beiden Flächen versickert werden. Die Einleitung des Lenz- und Restleckagewassers aus den Baugruben für den Tunnel unter der Startbahn West, für die Querung des Ableitungssammlers mit der Startbahn West, für das Regenrückhaltebecken K und für das RW-Sammlersystem RHB K über die Versickerungsanlagen West 1 und West 2 in das Grundwasser konnte erlaubt werden. Nachteilige Auswirkungen auf die Qualität des Grundwassers sind nicht zu besorgen, zumal die Nebenbestimmung Nr. 7 unter A VIII 1.18 vorschreibt, dass das geförderte Bauwasser nur dann reinfiltrierte werden darf, wenn die Geringfügigkeitsschwellenwerte in der Tabelle in Nebenbestimmung Nr. 5 unter A VIII 1.17 unterschritten sind. Eine Gefährdung der abstromig gelegenen Wassergewinnungsanlagen der InfraServ GmbH & Co. Höchst KG durch die temporäre Inanspruchnahme der Versickerungsflächen West 1 und West 2 ist schon angesichts der Grundwasserfließzeiten von den Versickerungsanlagen bis zu den Brunnen von etwa sieben (West 1) bzw. zwölf bis fünfzehn Jahren (West 2) auszuschließen.

### **12.6.2.3      Versickerungsanlage T 3**

An die Versickerungsanlage T 3, die in der Verlängerung des H-Fingers des Terminals 3 geplant ist, sollen der Startschacht und der Anschlussstunnel für die Gepäckförderanlage, der Tunnel für das Passagiertransfersystem sowie das Regenrückhaltebecken E angeschlossen werden. Die Einrichtung ist mit einer maximalen Versickerungskapazität von  $Q = 360 \text{ m}^3$  pro Stunde so bemessen, dass sie selbst in Spitzenzeiten das Lenz- und Restleckagewasser aus den Baugruben ( $Q = 145 \text{ m}^3/\text{h}$ ; vgl. Anlage 16 zu Planteil B5) aufnehmen und ohne Überstau an das Grundwasser abgeben kann. Die Erlaubnis zur Einleitung des Bauwassers über die Versickerungsanlage T 3 in das Grundwasser konnte ausgesprochen werden. Eine Gefahr für die öffentliche Wasserversorgung besteht nicht, § 6 Abs. 1 WHG. Zwar grenzt die Versickerungsanlage unmittelbar an die Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald (vgl. Verordnung vom 17.11.1997; StAnz. 18/1998 S. 1246). Doch die Fließrichtung des Grundwassers verläuft in diesem Bereich nordwestlich, d. h. zum Main, und nicht in Richtung der Stadtwaldwasserwerke. Daher ist schon aus hydraulischen Gründen eine Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnung nicht zu erwarten. Dass die Versickerungsanlage im Bereich der Altlastverdachtsflächen GFA-ALVF 02 und GFA-ALVF 04 eingerichtet werden soll, ist unschädlich für die Erteilung der Erlaubnis. Mit Nebenbestimmung Nr. 1 unter A VIII 1.18 wird festgeschrieben, dass der Altlastenverdacht vor der Versickerung ausgeräumt sein muss. Sollte sich der Altlastenverdacht bei der durchzuführenden Detailuntersuchung bestätigen, so ist vor der Nutzung der Versickerungsanlage in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, eine Altlastensanierung durchzuführen.

### **12.6.2.4      Versickerungsanlage N**

Für den Anschluss an die von 0,6 auf etwa 2 ha zu vergrößernde Versickerungsanlage N sind die Regenrückhaltebecken D und G, das Sammlersystem RHB G und die Maßnahme zum Rückbau des Regenrückhaltebeckens 32/33 vorgesehen. Auch eine maximal zu erwartende Grundwasserspitze von  $Q = 123 \text{ m}^3/\text{h}$  im dritten Quartal des ersten Baujahres (vgl. Anlage 17 zu Planteil B5) ist von der Versickerungsanlage N, die auf eine Versickerungskapazität von maximal  $Q = 11.000 \text{ m}^3/\text{h}$  ausgelegt ist, in der Regel zu bewältigen.

Die Einleitung des Bauwassers aus den Baugruben der Regenrückhaltebecken D, G und 32/33 und des Sammlersystems RHB G in das Grundwasser war zu erlauben. Eine Gefährdung des Grundwasserleiters durch das Versickern des bauzeitlich anfallenden Lenz- und Restleckagewassers ist nicht anzunehmen, § 34 Abs. 1 WHG. Insbesondere hindert der Umstand, dass in unmittelbarer Nähe der Baugrube für den Rückbau des Regenrückhaltebeckens 32/33 der bekannte Grundwasserschaden AS-G 05 liegt und daher mit aliphati-

schen, einkernigen aromatischen und leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen im abgeschöpften Grundwasser zu rechnen ist, die Erteilung der Erlaubnis für die Versickerung nicht. Die Versickerung findet nur statt, wenn die Geringfügigkeitsschwellenwerte für örtlich begrenzte Grundwasserverunreinigungen eingehalten sind (vgl. Anlagen 1.1 bis 1.3 der Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserverunreinigungen (GWS-VwV)).

#### **12.6.2.5 Einleitung in den Main**

Auch die Erlaubnis zur Einleitung des in den Baugruben für die Errichtung des Einleit- und Umlenkbauwerkes des Ableitungssammlers anfallenden und des aus den Notüberläufen für den Fall der hydraulischen Überlastung einer Versickerungsanlage stammenden bauzeitlichen Grundwassers in den Main konnte nach Maßgabe der aufgenommenen Nebenbestimmungen ausgesprochen werden. Eine Beeinträchtigung der Gewässerqualität des Vorfluters ist nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG, da das Bauwasser nur dann in den Main eingeleitet werden darf, wenn die in Nebenbestimmung Nr. 2 unter A VIII 1.19 aufgelisteten Werte eingehalten sind (vgl. Nebenbestimmung Nr. 3 unter A VIII 1.19). Da keine Vorschriften existieren, die den Fall des Einleitens von Grundwasser in ein Oberflächengewässer regeln, hat sich die Planfeststellungsbehörde bei der Festlegung dieser Werte an den in der Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserverunreinigungen (GWS-VwV) vom 30.10.2005 (StAnz. 45/2005 S. 4243) in den Anlagen 1.1, 1.2 und 1.3 angegebenen Geringfügigkeitsschwellenwerten orientiert und diese verfünffacht. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, hat mit Stellungnahme vom 27.03.2007 bestätigt, dass die Vorgabe des fünffachen Geringfügigkeitsschwellenwertes der ständigen Verwaltungspraxis im Land Hessen entspricht.

Um eine Eutrophierung des Mains, d. h. eine Anreicherung von Nährstoffen im Vorfluter, zu vermeiden, wird für Nitrat in Anlehnung an die Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch vom 21.05.2001 (Trinkwasserverordnung - TrinkwV 2001) ein Wert von 50 mg/l festgesetzt.

Auch die für die Einleitung des bauzeitlichen Grundwassers aus den Baugruben für die Errichtung des Einleit- und Umlenkbauwerkes und aus den Notüberläufen für den Fall der hydraulischen Überlastung einer Versickerungsanlage erforderliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung war nach § 31 Abs. 5 S. 1 WaStrG zu erteilen (vgl. dazu A VIII 6).

## **12.7 Inanspruchnahme von Wasserschutzgebieten**

### **12.7.1 Inanspruchnahme des Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen „Pumpwerk Hattersheim I“ und „Pumpwerk Hattersheim II“**

Zwar wird auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens die Fläche des Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen „Pumpwerk Hattersheim I“ und „Pumpwerk Hattersheim II“, das mit Verordnung vom 05.07.1978 (StAnz. 33/1978 S. 1605) festgesetzt wurde, nicht unmittelbar in Anspruch genommen. Doch die weitere Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebiets liegt im westlichen Anflugsektor der Landebahn Nordwest i. S. d. § 12 Abs. 1 Nr. 5 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Nach § 3 Nr. 1 r) der Wasserschutzgebietsverordnung sind im Bereich der Zone III des Wasserschutzgebiets Start-, Lande- und Sicherheitsflächen sowie Anflugsektoren und Notabwurfplätze des Luftverkehrs verboten. Die Ausnahme von diesem Verbot konnte – wie von der Vorhabensträgerin unter I.3.8 auf Seite 30 des Antragsteils A1 - Anträge - beantragt – gemäß § 6 S. 3 der Verordnung erteilt werden. Eine Gefährdung der Wassergewinnung aus den Pumpwerken Hattersheim I und II durch den Anflug landender Flugzeuge über das Wasserschutzgebiet ist für die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Weitreichende Beeinträchtigungen, insbesondere nicht oder schwer abbaubare chemische und radioaktive Verunreinigungen, durch den Flugbetrieb stehen nicht zu befürchten. Im Übrigen hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 17.05.2006 darauf hingewiesen, dass nach den aktuellen Musterverwaltungsvorschriften derzeit bei der Aufstellung von Wasserschutzgebietsverordnungen ein Verbot von Anflugsektoren nicht mehr berücksichtigt wird.

Eine vom Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 17.05.2006 vorgeschlagene Nebenbestimmung dahingehend, dass das Ablassen von Kerosin über dem Wasserschutzgebiet untersagt wird, war angesichts der Ausführungen unter C III 19 nicht aufzunehmen. Zudem liegt die Entscheidung, einen Treibstoffschnellablass durchzuführen, ausschließlich in der Sphäre des Flugzeugführers; die Vorhabensträgerin hat keinerlei Einfluss auf das Fuel Dumping.

Vor diesem Hintergrund bedurfte es zur Entscheidung über den Antrag der Vorhabensträgerin, eine Ausnahme nach § 6 S. 3 der Verordnung zu erteilen, der Vorlage weiterer Unterlagen – wie vom Landrat des Main-Taunus-Kreises mit Stellungnahme vom 29.03.2005 gefordert – nicht.



### **12.7.2 Inanspruchnahme des Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald**

Einer Ausnahme von den Bestimmungen der Verordnung zur Festsetzung eines Wasserschutzgebiets für die Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk „Hinkelstein“, Pumpwerk „Schwanheim“, Pumpwerk „Goldstein“, Pumpwerk „Oberforsthaus“ und Pumpwerk „Staustufe Griesheim“ der Stadtwerke Frankfurt GmbH im Frankfurter Stadtwald vom 17.11.1997 (StAnz. 18/1997 S. 1246) bedurfte es nicht. Zwar liegt ein Teil der vorhabensbedingt in Anspruch genommenen Flächen in der Zone III B des Wasserschutzgebiets der Stadtwaldwasserwerke. Doch Verbote i. S. d. § 4 der Wasserschutzgebietsverordnung sind vom planfestgestellten Vorhaben nicht betroffen. Insbesondere ist das unmittelbare Einleiten von Abwasser in das Grundwasser ohne reinigende Bodenpassage nicht vorgesehen, § 4 Nr. 1 der Verordnung. Auch das Verbot des § 4 Nr. 4 der Verordnung ist nicht berührt: Die Erweiterung des Hydranten-Betankungs-Systems, die Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist, soll innerhalb des Betriebsgeländes des Frankfurter Flughafens und damit auf einem Werksgelände im Sinne dieser Vorschrift erfolgen. Dass die Erteilung einer Ausnahme nach § 12 Abs. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung nicht erforderlich ist, hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 17.05.2006 bestätigt.

Bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sind somit die allgemeinen Vorgaben des WHG und des HWG einzuhalten; Anforderungen, die über den allgemeinen Grundwasserschutz hinaus gehen, sind der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebiets für die Trinkwassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald nicht zu entnehmen.

### **12.7.3 Inanspruchnahme des Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen „Lange Schneise und Seligenstädter Wald“**

Es ist vorgesehen, als Ersatz für den vorhabensbedingten Verlust von Waldflächen eine bisher landwirtschaftlich als Acker und als Ackerbrache genutzte Fläche von 6,4 ha östlich von Rodgau-Dudenhofen mit Laubmischwald aufzuforsten. Die Fläche liegt in der Zone III A des Wasserschutzgebiets für die Wassergewinnungsanlagen „Lange Schneise und Seligenstädter Wald“ des Zweckverbandes Wasserversorgung Stadt und Kreis Offenbach, das mit Verordnung vom 15.06.2004 festgesetzt wurde (StAnz. 28/2004 S. 2298).

Gemäß § 5 S. 1 i. V. m. § 4 Nr. 16 S. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung ist in der Zone III A die Erstaufforstung von landwirtschaftlich genutzten Flächen grundsätzlich verboten. Das gilt jedoch nicht, wenn die Grundwasserneubildung nicht wesentlich beeinträchtigt und kein über das übliche Maß hinausgehender Stickstoffeintrag zu besorgen ist, § 4 Nr. 16 S. 2 der Verordnung.

Eine wesentliche Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch die Ersatzaufforstungen ist in Anbetracht der geringen Größe der Aufforstungsfläche von 6,4 ha, die weniger als 1 % der Fläche des Wasserschutzgebiets ausmacht, nicht zu erwarten. Auch ist kein Anhaltspunkt dafür ersichtlich, dass die bei einer Aufforstung grundsätzlich bestehende Gefahr einer erhöhten Nitratauswaschung über das übliche Maß hinausgeht. Rein vorsorglich wird der Vorhabensträgerin aufgegeben, vor Beginn der Aufforstungsmaßnahmen den Stickstoffgehalt des Bodens zu bestimmen. Sollte die Stickstoffanalyse wider Erwarten auf eine erhöhte Auswaschung schließen lassen, weil Stickstoffgehalte ermittelt werden, die einen Wert von  $\text{EUF-N}_{\text{org}} = 2,5 \text{ mg/100 g}$  Boden überschreiten, so sind Maßnahmen zur Stickstoffreduzierung (wie z. B. eine Aushagerung der Flächen) durchzuführen.

Der Verbotstatbestand des § 4 Nr. 16 der Wasserschutzgebietsverordnung ist somit nicht einschlägig; der Erteilung einer Ausnahme nach § 12 Abs. 1 der Verordnung bedurfte es nicht.

Entgegen dem Vorbringen des Zweckverbandes Wasserversorgung Stadt und Kreis Offenbach (ZWO) in seiner Stellungnahme vom 16.03.2007 ist mit der Ersatzaufforstung auch keine Beeinträchtigung der Grundwassergewinnung verbunden. Im Gegenteil: Das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Darmstadt, hat mit E-Mail vom 01.03.2007 darauf hingewiesen, dass aus Sicht des Grundwasserschutzes eine Aufforstung von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen, die regelmäßig gedüngt und auf denen Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden, sehr zu begrüßen ist. Vor diesem Hintergrund steht auch eine etwaige finanzielle Belastung infolge kostenintensiver Beweissicherungen, die dem ZWO von den Forstbehörden auferlegt werden, um die Unschädlichkeit der Grundwasserentnahme für die Waldbestände nachzuweisen, der Anerkennung der Ersatzaufforstung nicht entgegen.

## **12.8 Hochwasserschutz**

### **12.8.1 Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets des Mains**

Das von den Flugbetriebsflächen abfließende Niederschlagswasser, das nicht behandlungsbedürftig ist, weil der CSB-Wert 150 mg/l unterschreitet, und das in der Abwasserreinigungsanlage gereinigte Abwasser soll über den Ableitungssammler zum Main befördert werden (vgl. dazu C III 12.2.2.1). Die Einleitung des Abwassers in den Main ist über ein Einleit- und Umlenkbauwerk, das aus zwei Rohren DN 1200 besteht, die in einem Abstand von 2,50 m voneinander angeordnet sind, bei Flusskilometer 17,833 vorgesehen.

Das geplante Einleit- und Umlenkbauwerk liegt im Überschwemmungsgebiet des Mains, das mit Verordnung vom 16.03.2001 (StAnz. 15/2001 S.1417) festgestellt wurde, § 13 Abs. 1 S. 1 HWG. Gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HWG ist in Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen grundsätzlich verboten. Von diesem gesetzlichen Verbot ist somit auch der Bau des Einleit- und Umlenkbauwerks erfasst.

Auf Antrag der Vorhabensträgerin (vgl. Antragsteil A1 - Anträge -, Seite 30, I.3.8) konnte die Planfeststellungsbehörde jedoch von diesem Verbot eine Befreiung nach § 15 Abs. 1, Abs. 2 HWG gewähren. Die Errichtung des Einleit- und Umlenkbauwerks ist veranlasst durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, an dem ein herausragendes öffentliches Interesse besteht, § 15 Abs. 1 Nr. 1 HWG. Schon vor dem Hintergrund der festgesetzten Nebenbestimmungen sind sämtliche nach dem Stand der Technik möglichen Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr und zur Vorsorge für den Hochwasserfall getroffen. Eine wesentliche Beeinträchtigung des ordnungsgemäßen Wasserabflusses bzw. des Hochwasserrückhalts durch die Baumaßnahmen ist nicht zu erwarten, § 15 Abs. 2 HWG. Retentionsraum wird nicht in Anspruch genommen, da das Einleit- und Umlenkbauwerk unterhalb der Geländeoberkante angeordnet wird (vgl. Plan B3.3.2-7). Auch der Wasserabfluss wird durch den Bau und den Betrieb des Einleit- und Umlenkbauwerks nicht behindert, da die Anlage nahezu böschungsgleich errichtet wird. Eine Gefahr für die Gewässerqualität des Mains durch die Errichtung des Bauwerks ist für die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

### **12.8.2 Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets des Hengstbaches**

Gegenstand der vorhabensbedingten Erweiterung der Bundesautobahn 5 (A 5) ist auch die Errichtung einer Verteilerfahrbahn in nördlicher Richtung zwischen den bestehenden östlichen Rampen der Anschlussstelle Zeppelinheim und der weiter südlich geplanten vorgezogenen Ein- und Ausfahrrampe. Dies hat zur Folge, dass ein vorhandener Forstweg verlegt und über den Hengstbach im Anschluss an einen bereits bestehenden Durchlass eine neue Überführung errichtet werden muss.

Der zu verlegende Forstweg und das geplante Durchlassbauwerk liegen im Überschwemmungsgebiet des Hengstbaches, das mit Verordnung vom 18.11.2003 (StAnz. 51/52 2003 S. 5123) festgestellt wurde, § 13 Abs. 1 S. 1 HWG. Im Überschwemmungsgebiet des Hengstbaches ist gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HWG die Errichtung des Brückenbauwerks grundsätzlich verboten („Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen“).

Nach § 15 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 HWG aber konnte die von der Vorhabensträgerin auf Seite 30 unter I.3.8 des Antragsteils A1 - Anträge - beantragte Befreiung von dem Verbot des § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HWG erteilt werden. Die Verlegung des Forstweges und der Bau der Brü-

cke über den Hengstbach ist in Anbetracht der überragenden Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens geboten, § 15 Abs. 1 Nr. 1 HWG.

Eine wesentliche Beeinträchtigung des ordnungsgemäßen Wasserabflusses bzw. des Hochwasserrückhalts durch die Baumaßnahmen ist nicht zu befürchten, § 15 Abs. 2 HWG. Durch die Verlegung des Forstweges und den Brückenbau anlässlich der Errichtung der Verteilerfahrbahn wird das Überschwemmungsgebiet des Hengstbaches mit einer Fläche von etwa 230 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Angesichts einer zugehörigen Gesamtretentionsfläche von 300.000 m<sup>2</sup> verringert sich der Querschnitt durch die geplanten Maßnahmen lediglich um rund 0,07 %. Auch das Retentionsvolumen aus Querschnitt und Länge, das in der Ist-Situation 24,8 m<sup>3</sup> beträgt, wird nach dem Bau der Unterführung auf 20,3 m<sup>3</sup> vermindert. Bei einem Hochwasserereignis, mit dem statistisch einmal in 100 Jahren zu rechnen ist, kann etwa 4,6 m<sup>3</sup> weniger an Retentionsvolumen in Anspruch genommen werden. Dies entspricht vor dem Hintergrund eines Retentionsvolumens von insgesamt 160.000 m<sup>3</sup> in diesem Bereich einer Reduzierung um rund 0,003 %. Eine relevante Beeinträchtigung des Hochwasserrückhaltes und des Wasserabflusses ist mit den Baumaßnahmen nicht verbunden. Auch nach der Errichtung des Durchlassbauwerks steht ausreichend Retentionsraum zur Verfügung.

### **12.8.3 Inanspruchnahme des Uferbereichs des Gundbaches**

Um die vorgezogene Ein- und Ausfahrrampe der Anschlussstelle Zeppelinheim an das südliche Flughafengelände anzubinden, plant die Vorhabensträgerin ein Brückenbauwerk zur Überquerung der Bundesautobahn 5 (A 5). Die nördliche Stütze der Brückenpfeiler, die westlich des Gundbaches angeordnet sind, liegt vollständig in einem Damm, der bereits heute über den Gundbach geführt wird. Die südliche Stütze der beiden westlich des Gundbaches angeordneten Brückenpfeiler sowie die Stützen östlich des Gundbaches befinden sich zumindest teilweise im Uferbereich des Gundbaches im Sinne des § 12 Abs. 2 S. 1 HWG.

Gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HWG ist die Errichtung baulicher Anlagen im Uferbereich eines Gewässers grundsätzlich verboten. Die von der Vorhabensträgerin unter I.3.8 auf Seite 30 des Antragsteils A1 - Anträge - beantragte Befreiung von dem Verbot war nach § 15 Abs. 1, Abs. 2 HWG auszusprechen: Der Bau der Brücke ist zurückzuführen auf die im öffentlichen Interesse gebotene Erweiterung des Frankfurter Flughafens, § 15 Abs. 1 Nr. 1 HWG. Weder der ordnungsgemäße Wasserabfluss noch der Hochwasserrückhalt werden durch die Errichtung des Brückenbauwerks beeinträchtigt, § 15 Abs. 2 HWG. Die nördliche Stütze der Pfeiler im Westen des Gundbaches, die vollständig im vorhandenen Damm liegt, kann den ordnungsgemäßen Wasserabfluss des Gundbaches bzw. den Hochwasserrückhalt

per se nicht behindern. Auch die südliche Stütze westlich des Gundbaches befindet sich größtenteils im bestehenden Damm und hat damit keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserabfluss bzw. den Hochwasserrückhalt. Selbst die Anlage der beiden am Fuß der östlichen Uferböschung angeordneten Stützen des Brückenbauwerks beeinträchtigen den ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Gundbach nicht. Angesichts eines Retentionsvolumens von rund 34 m<sup>3</sup>, das die drei Stützen bei Annahme eines Wasserstandes von 104,50 m NN verdrängen, ist eine wesentliche Beeinträchtigung des Hochwasserrückhalts durch die Errichtung der Brücke über die A 5 auszuschließen. Auch die Gewässerqualität des Gundbaches ist durch die Anlage des Brückenbauwerkes nicht gefährdet.

#### **12.8.4 Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets des Rheins**

Als Ersatz für den durch das planfestgestellte Vorhaben verlorengegangenen Wald plant die Vorhabensträgerin die Anlage von Aufforstungen im Rheinvorland, d. h. im Bereich zwischen dem Rhein und den Rheinwinterdeichen und damit im Überschwemmungsgebiet des Rheins (vgl. § 13 Abs. 2 HWG). Es handelt sich dabei um die Aufforstungsmaßnahmen GG 7 (Langenau/Nonnenau), GG 15 (Kornsand-Nord) und GG 322 (Rockenwörth/Rauchenau). Auf der Fläche GG 7 (Langenau/Nonnenau) ist in Ergänzung der bestehenden Gehölzstrukturen auf 58,12 ha die Anlage von Weich- und Hartholzauwald, Parkwaldungen, Waldrandaufbau, Wiesen, Grünland, Baumreihen und Krautsäumen vorgesehen. Auf der Fläche GG 15 (Kornsand-Nord) sollen die vorhandenen Gehölzstrukturen auf 34,72 ha ergänzt werden durch die Anlage von weiteren Auwäldern, Waldrand, Waldwiesen, Feuchtgebüsch, Sukzessionsflächen, Röhrichten und Hochstaudenfluren. Auf der Fläche GG 322 (Rockenwörth/Rauchenau) plant die Vorhabensträgerin auf insgesamt 38,66 ha die Anlage von Auwäldern, Parkwaldungen und Feuchtgrünland, den Aufbau von Waldrand und die Entwicklung von Röhrichten, Rieden und Nassstaudenfluren.

Gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 HWG ist in Überschwemmungsgebieten das Anlegen bzw. Erweitern von Baum- und Strauchpflanzungen grundsätzlich verboten. Dem Antrag der Vorhabensträgerin unter I.3.8 auf Seite 31 des Antragsteils A1 - Anträge - konnte stattgegeben und die Befreiung von dem Verbot des § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 HWG erteilt werden, § 15 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 HWG. Die geplanten Ersatzaufforstungen sind mit den Grundsätzen des Hochwasserschutzes vereinbar. Aufgrund der umfangreichen Nebenbestimmungen, die der Vorhabensträgerin auferlegt werden, ist sichergestellt, dass die gesetzliche Wesentlichkeitsschwelle des § 15 Abs. 2 HWG nicht erreicht wird. Angesichts der fachbehördlichen Vorgaben zu Ausgestaltung und Pflege der Ersatzaufforstungen ist eine wesentliche Beeinträchtigung des ordnungsgemäßen Wasserabflusses bzw. des Hochwasserrückhaltes durch die Anpflanzungen nicht zu besorgen. Um einen nachteiligen Wasserrückstau bei einem Hoch-

wasserereignis zu verhindern und ein zügiges Abfließen des Wassers zu ermöglichen, erfolgt die Bepflanzung mit einem geringen Bestockungsgrad. Zum Zeitpunkt der Anpflanzung darf die Pflanzenzahl 4.400 Stück pro Hektar bei Auwald und 2.200 Stück pro Hektar bei Parkwald nicht überschreiten. Durch jährliche Durchforstung wird gewährleistet, dass im Laufe der Zeit eine Ausdünnung eintritt und die Bestockungsdichte im Endalter der gepflanzten Bäume eine Anzahl von 200 Stück pro Hektar (Auwald) bzw. 120 Stück pro Hektar (Parkwald) nicht überschreitet. Die Schaffung eines Querriegels wird dadurch vermieden, dass die Baumreihen abflussparallel, d. h. in Fließrichtung des Rheins, angeordnet werden. Dem für den Hochwasserrückhalt bzw. den Wasserabfluss besonders kritischen Entwicklungsstadium der Jungpflanzen wird dadurch begegnet, dass bei der Anpflanzung Großpflanzen mit einer Höhe von mindestens 2 m verwendet werden. Zudem ist durch regelmäßige Durchforstung und Astung sicherzustellen, dass der den Wasserabfluss störende Bewuchs in Bodennähe auf Dauer unterbleibt und die Baumstämme bis in eine Höhe von 1,50 m kein Astwerk aufweisen. Auf eine Umzäunung der Anpflanzungen wird verzichtet. Auch die Aufteilung der Aufforstungsflächen in unterschiedliche Teilbereiche mit dazwischen liegenden Offenlandbiotopen, Schneisen und Waldwiesen verhindert, dass bei einem Hochwasserereignis ein nachteiliger Wassereinstau auftritt. Die Teilmaßnahme Nr. 6 der Ersatzaufforstung GG 7 (Erhaltung und Pflege der Hecken am und auf dem Sommerdeich) muss unterbleiben, da durch den Bewuchs die Standsicherheit der Deiche gefährdet wäre.

Angesichts dieser Vielzahl an aufstauindernden Maßnahmen konnte auf die Durchführung einer erneuten Berechnung der Auswirkungen der Ersatzaufforstungen auf die Wasserspiegellage des Rheins verzichtet werden. Bereits für die ursprüngliche Planung der Vorhabensträgerin ohne Berücksichtigung der fachbehördlichen Vorgaben hat die Untersuchung des beratenden Ingenieurs für Wasserwirtschaft und Wasserbau Dr.-Ing. Karl Ludwig in Anhang IV.7 zum Gutachten G1 (Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan; „Überprüfung der Auswirkungen von Ersatzaufforstungen auf die Wasserspiegellagen des Rheins“) Wasserspiegelanhebungen von maximal 1 cm ausgewiesen, was gerade noch rechnerisch nachweisbar ist. Vor dem Hintergrund der der Vorhabensträgerin auferlegten Maßnahmen, die in der Summe eine deutliche Verminderung der errechneten Wasserspiegelerhöhungen bewirken, ist davon auszugehen, dass sich eine Wasserspiegelerhöhung von allenfalls wenigen Millimetern mit den heute gängigen Rechenmodellen nicht mehr nachweisen lässt.

Eine Zustimmung des Landes Rheinland-Pfalz nach § 4 Abs. 3 der Verwaltungsvereinbarung zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz zur Regelung des Hochwasserschutzes am Oberrhein vom 28.02.1991 (StAnz. 17/1991, S. 1040) war für die

Anlage der Ersatzaufforstungen nicht erforderlich. Nach dieser Vorschrift bedürfen Aufhöhungen und Baumaßnahmen im Vorlandbereich, die den vorhandenen Überflutungsraum wesentlich einschränken oder den Abfluss behindern, der Zustimmung der betroffenen Länder. Bei den planfestgestellten Aufforstungen handelt es sich jedoch weder um Aufhöhungen, d. h. Geländeaufschüttungen, noch um Baumaßnahmen in diesem Sinne. Zudem verhindern die fachbehördlichen Vorgaben (wie die Verringerung der Bestockungsdichte, die Anlegung der Baumreihen parallel zum Rhein oder die Pflanzung von Hochstämmen mit mindestens 2 m Höhe), dass der Retentionsraum wesentlich eingeschränkt bzw. der Abfluss behindert wird.

Doch selbst bei Bejahung des Zustimmungserfordernisses steht die Verwaltungsvereinbarung der Realisierung der Aufforstungen nicht entgegen. Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz hat mit Stellungnahme vom 04.03.2005 vorgebracht, den geplanten Anpflanzungen könnte nur dann zugestimmt werden, wenn erstens der Nachweis geführt werde, dass es durch die Ersatzaufforstungen nicht zu einer Aufspiegelung kommt, und zweitens durch ein Monitoringprogramm sichergestellt werde, dass die der Berechnung zugrundeliegenden Rauheitswerte auf Dauer eingehalten und nicht durch eine zu starke Entwicklung des Bewuchses in späteren Jahren erhöht werden. Den Anforderungen der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd wurde durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen entsprochen: Die Nebenbestimmung Nr. 12 unter A VIII 3.4 schreibt ein Monitoringprogramm vor, mit dem der Aufwuchs auf den zur Aufforstung vorgesehenen Flächen überwacht wird. Durch jährliche Durchforstung wird verhindert, dass sich an den Bäumen Unterwuchs bildet; die Baumstämme dürfen bis in Höhe von 1,50 m kein Astwerk aufweisen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 10 unter A VIII 3.4). Der Nachweis, dass eine Aufspiegelung nicht eintritt, musste nicht geführt werden. Denn die der Vorhabensträgerin auferlegten Maßnahmen bewirken in der Summe eine deutliche Verringerung der vom Ingenieurbüro Ludwig für die ursprüngliche Planung errechneten Wasserspiegelerhöhungen. Die unter Berücksichtigung der der Vorhabensträgerin auferlegten Maßgaben zu erwartenden Wasserspiegelanhebungen liegen allenfalls im Bereich weniger Millimeter und sind nicht nachzuweisen (s. o.).

#### **12.8.5 Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets des Steinaubachs**

Es ist geplant, die Acker- und Brachflächen im direkten Anschluss an den Steinaubach im Main-Kinzig-Kreis als Ersatz für den vorhabensbedingten Verlust von Waldbereichen mit Laubbaumarten aufzuforsten. Die Aufforstungsfläche liegt im vorläufigen Überschwemmungsgebiet des Steinaubachs, das in den Arbeitskarten des Regierungspräsidiums Darm-

stadt dargestellt und im Staatsanzeiger veröffentlicht ist, § 13 Abs. 1 S. 3 HWG (vgl. StAnz. 44/2001 S. 3827).

Zwar ist gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 HWG das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen in Überschwemmungsgebieten grundsätzlich verboten. Einer Befreiung im Sinne des § 15 HWG von diesem Verbot bedurfte es jedoch nicht. Denn die Aufforstungsmaßnahme dient der Wiederherstellung einer natürlichen Auenlandschaft: Durch die Aufforstung entsteht ein durch die Dynamik des Gewässers geprägter Wald im Überflutungsbereich des Steinaubaches, der regelmäßig überschwemmt wird. Der Verbotstatbestand des § 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 HWG ist somit nicht einschlägig. Dieser Auffassung hat sich auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Darmstadt, mit Stellungnahme vom 29.03.2007 angeschlossen.

## **12.9 Sonstige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf den Wasserhaushalt**

### **12.9.1 Veränderung der Grundwasserneubildung**

Aufgrund der vorhabensbedingten Rodung von Waldflächen und Versiegelung von Grünflächen ändern sich die Grundwasserneubildungsraten. Nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt im Umfeld des Frankfurter Flughafens sind schon angesichts der guten Untergrunddurchlässigkeiten und des hohen Grundwasserdargebots im Rhein-Main-Gebiet aber nicht zu erwarten.

Im Bereich der geplanten Landebahn Nordwest sollen etwa 210 ha Wald gerodet und versiegelt bzw. in Grünflächen umgewandelt werden. Es ist geplant, das von den versiegelten Flächen abfließende Niederschlagswasser nach Passage eines Retentionsbodenfilters bei ausreichender Qualität, d. h. bei Unterschreiten eines Grenzwerts von 3 mg/l DOC, dem Grundwasser zuzuführen. Durch die Nutzungsänderung von Wald- zu Grasflächen sowie die Versickerung des auf der Landebahn und den dazugehörigen Rollbahnen anfallenden Niederschlagswassers erhöht sich die Grundwasserneubildungsrate. Denn die Versiegelung erfolgt ausschließlich im Bereich der Rollbahnen und der Perimeterroad. Große Teile des gerodeten Geländes dagegen bleiben unversiegelt und erfahren eine Umnutzung von Wald (Grundwasserneubildung von 25 - 150 mm pro Jahr) zu Grasland (Grundwasserneubildung von 75 - 225 mm/a). Zudem kann der Grundwasserneubildung das von den versiegelten Flächen abfließende Niederschlagswasser, das versickert werden soll, zugerechnet werden. Die Gefahr einer Grundwasserabsenkung durch die Bodenversiegelung im Kelsterbacher Wald mit der Folge von Setzungsrissen an Gebäuden im Gebiet der Stadt Kelsterbach be-



steht somit nicht. Ein Beweissicherungsverfahren an repräsentativen Stellen war entgegen den Forderung der Stadt Kelsterbach nicht durchzuführen.

Auf dem südlichen Flughafengelände sollen die vorhabensbedingt neu hinzukommenden und zu ändernden Flugbetriebsflächen qualifiziert entwässert werden, d. h. es ist vorgesehen, das in diesen Bereichen anfallende Niederschlagswasser - teilweise nach Behandlung in der Abwasserreinigungsanlage - in den Main einzuleiten. Nur wenige neue bzw. geänderte Rollbahnen im bestehenden Start- und Landebahnsystem sollen im Planungsfall über die Schultern in das anstehende Gelände entwässern. Somit gehen im Südbereich des Flughafens große Flächen für die Grundwasserneubildung verloren. Gleichzeitig ist jedoch geplant, die Versickerungsanlage N auszubauen, um das auf den Verkehrsflächen RHB A, RHB 30/31, RHB 32/33, RHB 34/35 und RHB D anfallende Niederschlagswasser aufnehmen und in das Grundwasser weiterleiten zu können. Zudem soll das Dachflächenwasser der Baufelder SF2, LF1, LF2, LF3a, LF4 und LF5 dezentral über Rohrrigolen versickert werden.

Der Anlage 1.3 zum Gutachten G5 (Abschätzung der Grundwasserneubildung) ist zu entnehmen, dass die Grundwasserneubildung in der Ist-Situation 2005 in einem trockenen Jahr circa 1.535.200 m<sup>3</sup> und in einem Nassjahr 3.934.300 m<sup>3</sup> beträgt. Im Planungsfall 2020 dagegen wird die Grundwasserneubildung in einem Trockenjahr auf 1.598.800 m<sup>3</sup> und in einem nassen Jahr auf 3.554.200 m<sup>3</sup> geschätzt. Somit werden in der Gesamtsumme im Ausbaufall im Vergleich zur Ist-Situation in einem trockenen Jahr rund 63.600 m<sup>3</sup> zusätzlich und in einem nassen Jahr etwa 380.000 m<sup>3</sup> weniger Grundwasser gebildet. In trockenen Jahren findet demnach eine leichte Überkompensation (von circa + 4 % der Grundwasserneubildung im Bestand) und in nassen Jahren eine leichte Unterkompensation (von etwa - 10 % der Grundwasserneubildung im Bestand) statt. Negative Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse im Flughafenumfeld haben diese Schwankungen nicht.

Dass der Umstand, dass das auf den Dachflächen des Terminals 3 anfallende Niederschlagswasser zur Brauchwassernutzung verwendet werden soll, nicht in diese Abschätzung der Grundwasserneubildung eingegangen ist, ist unschädlich. Denn die Einspeisung des Dachflächenwassers in das Brauchwassernetz wirkt sich auf die Grundwasserbilanz nicht aus, da die Grundwasserförderung aus den Brunnen der Vorhabensträgerin zu Brauchwasserzwecken in gleichem Maß reduziert wird.

Auch auf das Einzugsgebiet der Stadtwaldwasserwerke hat das planfestgestellte Vorhaben nur geringe quantitative Auswirkungen. In der Zone III B des Wasserschutzgebiets für die Trinkwassergewinnungsanlagen im Frankfurter Stadtwald wird vorhabensbedingt eine Fläche von rund 32 ha neu versiegelt. Davon sollen etwa 9 ha über die Schultern entwässern

und können somit der Grundwasserneubildung zugerechnet werden. Dem Gutachten G5 (Hydrologie und Hydrogeologie) ist zu entnehmen, dass die Bilanz zwischen der Ist-Situation in trockenen Jahren neutral und in nassen Jahren mit etwa - 28.500 m<sup>3</sup>/a leicht negativ ist.

### **12.9.2      Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf Stillgewässer**

Die aufgrund eines Geländesprungs grundsätzlich bestehende Gefahr des Eintrags von Oberflächenabfluss und von dadurch erodiertem Bodenmaterial aus dem Bereich der geplanten Landebahn Nordwest in den Mönchwaldsee führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Qualität des Stillgewässers. Zwar ist der Mönchwaldsee wegen seiner oligotrophen Gewässergüte äußerst empfindlich gegen Nährstoffeinträge. Doch eine Eutrophierung des Gewässers ist schon angesichts der Standortbedingungen nicht zu befürchten. Die Bildung von Oberflächenabfluss von den Grasflächen des Landebahnbereichs ist aufgrund der dichten Bodenbedeckung und der hohen Versickerungsleistung des sandigen Bodensubstrats auszuschließen. Zudem steht die Perimeterroad dem Abfluss entgegen, indem sie mit ihren angrenzenden Gräben einen Damm bildet. Auch die Entwässerung der Perimeterroad hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässerqualität des Mönchwaldsees. Die Entfernung zwischen dem Seeufer und der Zaunstraße beträgt ausweislich des Plans G1.III.6.3 mindestens 45 m. Dazwischen liegen Grünflächen mit Grasbestand und Gehölzstrukturen, die eine weitgehende Versickerung des zuströmenden Oberflächenabflusses ermöglichen. Zudem verhindert die hohe Versickerungsleistung des sandigen Bodens den Zufluss von Oberflächenwasser der Perimeterroad in den Mönchwaldsee. Während der Bauphase wird dem Übertritt von Oberflächenabfluss und von erodiertem Bodenmaterial aus dem Baustellenbereich in den Mönchwaldsee durch die Anlage von Fanggräben begegnet (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 10.9).

Grundsätzlich können durch die Rodung von Waldflächen und die Düngung neuer Anpflanzungen auch über das Grundwasser Nährstoffe wie Nitrat oder Phosphat in Oberflächengewässer gelangen. Doch ein vorhabensbedingt erhöhter Zustrom von Nährstoffen über den Grundwasserpfad in den Mönchwaldsee steht nicht zu befürchten. Zum einen wird die Gefahr einer erhöhten Auswaschung von Nährstoffen aus dem Boden sowie deren Eintrag in den Mönchwaldsee durch die im Kelsterbacher Wald vorherrschenden Standortbedingungen reduziert (vgl. C III 13.3). Zum anderen lässt sich die potenzielle Mineralisierungsrate durch die der Vorhabensträgerin unter A XI 11.2 auferlegten Maßnahmen verringern. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere mit einer bedeutenden P-Auswaschung nicht zu rechnen. Phosphat ist stärker festgelegt als das mobile Nitrat, so dass die Auswaschungsgefahr per se deutlich geringer ist. Zudem existieren um den Mönchwaldsee nur ungedüngte mineralische Waldböden mit geringen P-Gehalten. Jedenfalls wird durch die während der Bauzeit zu

ergreifenden technischen Maßnahmen soweit wie möglich verhindert, dass phosphathaltiges Bodenmaterial in den Mönchwaldsee gelangt.

Für den Staudenweiher gilt ähnliches wie für den Mönchwaldsee. Zwar weist das Gewässer eine größere Entfernung als der Mönchwaldsee zur geplanten Landebahn Nordwest auf, doch der Staudenweiher wird zumindest aus dem Rodungsbereich östlich der Landebahn angeströmt. Daher sind durch entsprechende Maßnahmen in der Bauphase Nährstoffeinträge in den Staudenweiher über das Grundwasser bzw. über oberirdische Einleitungen weitestgehend zu unterbinden (vgl. A XI 10.9).

Sonstige Stillgewässer sind schon angesichts ihrer Entfernung zum Flughafengelände vom planfestgestellten Vorhaben nicht berührt (vgl. zum Ganzen Gutachten G6 (Limnologie) des Instituts für Angewandte Ökologie und Gewässerkunde in der Fassung vom 17.07.2004).

### **12.9.3      Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die öffentliche Wasserversorgung**

Nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die öffentliche Wasserversorgung sind nicht zu erwarten, § 6 Abs. 1 WHG. Es ist nicht zu befürchten, dass die Träger der öffentlichen Wasserversorgung aufgrund des Ausbaus des Frankfurter Flughafens ihre Aufgabe der Daseinsvorsorge nicht mehr ordnungsgemäß ausüben können.

Insbesondere die Ergebnisse der von der Hessenwasser GmbH in Zusammenarbeit mit dem Beratenden Ingenieur Dr. Ing. Ulrich Roth angestellten „Havariefallbetrachtung zur geplanten Nordwestbahn der Fraport AG“ von Juni 2003, die die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 23.03.2006 vorgelegt hat, können nicht dazu führen, dass der Vorhabensträgerin Maßnahmen zur Schaffung von Redundanzen im System der öffentlichen Wasserversorgung auferlegt werden.

In der Studie werden Auswirkungen potenzieller Havarien auf die Funktionsfähigkeit von Einrichtungen der öffentlichen Wasserversorgung betrachtet und einzelne Ausfallszenarien bei Normalbetrieb bzw. bei voller Auslastung der Anlagen als beherrschbar, mit Einschränkungen beherrschbar bzw. nicht beherrschbar qualifiziert. Danach ist insbesondere der Ausfall der Riedleitung oder des Maindükers DN 1000 allenfalls kurzfristig und bei normalem Bedarf beherrschbar, kann also nur eingeschränkt durch erhöhten Bezug von anderen Wasserversorgern oder durch Mehrförderung aus anderen Wasserwerken kompensiert werden. Um diese Havarieszenarien beherrschbar zu machen, schlagen die Gutachter sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen wie beispielsweise die Ertüchtigung der betreffen-

den Leitungen und Anlagen, den Einbau zusätzlicher Absperrschieber, die Herstellung von Redundanzen oder die Vorhaltung von Wasserwerkskapazitäten vor.

Doch der in der Studie identifizierte technische und organisatorische Aufwand zur Gewährleistung einer optimalen Beherrschung der Ausfallsituationen infolge einer Havarie ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht der Vorhabensträgerin aufzubürden, sondern vom Wasserversorger zu tragen. Der Betreiber der Leitungen und sonstigen Anlagen hat dafür zu sorgen, dass Substitutionsmöglichkeiten für etwaige Systemstörungen bzw. Systemausfälle geschaffen werden, um Engpässe bei der Versorgung der Verbraucher mit Trinkwasser zu vermeiden. Daran kann auch der Umstand nichts ändern, dass eine Flugzeughavarie im Anflug auf die Landebahn Nordwest die Ursache für den Ausfall einer Einrichtung der öffentlichen Wasserversorgung sein kann. Die Beantwortung der Frage, ob und inwieweit der Betreiber einer ausgefallenen Anlage den Verursacher der Havarie auf zivilrechtlicher Ebene in Anspruch nehmen kann, war im Rahmen dieser Planfeststellung nicht zu entscheiden. Jedenfalls können der Vorhabensträgerin nicht im Vorfeld einer etwaigen Flugzeughavarie Maßnahmen auferlegt werden, um den Ausfall eines Wasserwerks oder einer Leitung auszugleichen.

Demnach konnte der mit Stellungnahme vom 29.03.2005 erhobenen Forderung der Hessenwasser GmbH & Co. KG, die Vorhabensträgerin zur Umsetzung der technischen Maßnahmen zur Kompensation der Ausfallsituationen zu verpflichten, nicht entsprochen werden. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Darmstadt, hat mit Schreiben vom 07.08.2006 die Auffassung vertreten, dass der Vorhabensträgerin insoweit keine Maßnahmen aufzugeben sind. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, hat sich dieser Ansicht in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 angeschlossen.

### **12.10 Grundwassermonitoring**

Bereits heute ist am Flughafen Frankfurt Main ein Monitoringprogramm zur Überwachung der Qualität des Grundwassers eingerichtet. An mehr als 60 Messstellen auf dem Flughafengelände und in dessen Umgebung (vgl. zur Lage der Grundwassermessstellen Plan G5-15, Anlage 1) wird das Grundwasser auf standorttypische Parameter wie beispielsweise Nitrat, Chlorid, Ammonium, Kohlenwasserstoffe (TOC, DOC), Eisen oder Mangan sowie die Winterdienstparameter Kalium, Formiat und Glykol untersucht.

Im Rahmen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens soll das bestehende Grundwassermonitoring insbesondere im Bereich der geplanten Landebahn Nordwest um zwölf Grundwassermessstellen (GWM 637, 638, 639, 640, 640 a, 643, 650, 652, 653, 654, 655, LBNW N 1)

erweitert werden, um die Grundwassergüte im Abstrom der Versickerungsanlage zur Entwässerung der Landebahn überwachen und die festgestellte Nitratbelastung beobachten zu können. Auch der untersuchte Parameterumfang soll um die Stoffgruppen der Schwermetalle (wie Blei, Kupfer, Cadmium, Nickel, Zink, Quecksilber und Chrom) und der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) ausgedehnt werden.

Der Vorschlag der Vorhabensträgerin für ein Monitoringkonzept in Anlage 6 zum Gutachten G5 (Hydrologie und Hydrogeologie) wird ergänzt durch die fachbehördliche Forderung, bei sämtlichen Proben die Feldparameter pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, Sauerstoffgehalt, Redoxpotenzial, Luft- und Grundwassertemperatur, Geruch, Trübung, Färbung und Grundwasserstand in m NN zu bestimmen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 2 unter A XI 10.10). Zudem wird in Nebenbestimmung Nr. 4 unter A XI 10.10 vorgeschrieben, ausgewählte Grundwassermessstellen einmal jährlich zu beproben und auf die Stoffe aus den Anlagen 1.1, 1.2 und 1.3 der Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserunreinigungen (GWS-VwV) zu untersuchen. Aufgrund der flächenhaft festgestellten Belastung des Grundwassers auf dem Flughafengelände mit perfluorierten Tensiden und Nitrosaminen wird der Untersuchungsumfang um die Parameter PFT und NMOR ergänzt.

### **13 Bodenschutz und Altlasten**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde sind nachteilige Auswirkungen durch Schadstoffeinträge in den Boden oder durch erhöhte Mineralisationen nicht zu erwarten. Aufgrund der in den von der Planfeststellungsbehörde überprüften, von der Vorhabenträgerin mit dem Planfeststellungsantrag vorgelegten Gutachten G13.1 bis G13.4 ermittelten Schadstoffimmissionen besteht kein Anlass, eine Gefährdung des Bodens durch stoffliche Einträge über die Luftfahrt anzunehmen. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung A XI 11.1 aufgegeben, im Bereich der An- und Abflugrouten des bestehenden Parallelbahnsystems östlich des Flughafengeländes zur Überwachung der komplexen Zusammenhänge der Schadstoffdepositionen eine Intensiv-Bodendauerbeobachtungsfläche einzurichten und über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren zu betreiben. Das Untersuchungsprogramm dieses Monitorings ist mit dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie im Einzelnen abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde ist unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie, insbesondere vom 10.06.2006, der Auffassung, dass verstärkte Mineralisierungsprozesse durch Rodung, Abschiebung und Zwischenlagerung des humosen Bodens nicht zu erwarten sind, wenn die der Vorhabenträgerin in den

Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auferlegten Maßnahmen durchgeführt werden.

Schließlich sind die vom planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen aus bodenschutzrechtlicher Sicht zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main geeignet. Dies gilt auch im Hinblick auf die in den beplanten Bereichen befindlichen Altlastenverdachtsflächen. Dem eventuellen Risiko einer Mobilisierung und Ausbreitung von Schadstoffen durch Aufschluss von Altlasten begegnet die Planfeststellungsbehörde dadurch, dass sie der Vorhabenträgerin Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen aufgegeben hat (vgl. Auflagen A XI 11.3), welche während der Bauzeit durchzuführen sind. Im Übrigen sind nach Maßgabe dieser Nebenbestimmungen Eingriffe in Altlastenverdachtsflächen fachgutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren sowie durch Probenahmen und Analysen weiter zu erkunden. Vor Beginn der einzelnen Baumaßnahmen ist mit dem Regierungspräsidium Darmstadt ein Konzept für die Ergänzung des bestehenden Monitoring-Programmes zur Sicherung und Sanierung in Grundwasserschadensfällen vorzulegen.

Diese Beurteilungen stützten sich im Übrigen auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin in der Umweltverträglichkeitsstudie sowie auf das von der HPC Harress Pickel Consult AG erstellte Gutachten G4 (Altlasten) in der Fassung vom 20.07.2004 einschließlich der gutachterlichen Stellungnahme vom 19.01.2007.

### **13.1 Flächeninanspruchnahme**

Vorhabensbedingt werden Böden auf einer Fläche von insgesamt rund 237 ha versiegelt bzw. überbaut. Von dieser Flächeninanspruchnahme sind etwa 116 ha anthropogen überprägte und circa 121 ha naturnahe Böden betroffen. Darüber hinaus wird eine Fläche von rund 166 ha durch Umlagerungen, Planierarbeiten und mechanische Beanspruchung durch Baufahrzeuge in ihren natürlichen Funktionen beeinträchtigt.

Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Flächenverluste durch Bodenversiegelung und Überprägung können nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht weiter reduziert werden. Insbesondere scheidet in der dem Ausbauvorhaben durch den Bestand des Verkehrsflughafens Frankfurt Main und der ihn umgebenden Infrastruktur vorgegebenen Situation eine Wiedernutzung von bereits versiegelten, sanierten, baulich veränderten oder bebauten Flächen aus.

### **13.2 Schadstoffeintrag**

Auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens wird sich das Gefährdungspotenzial durch den Eintrag von Schadstoffen in den Boden nicht erhöhen.

Zwar werden auf dem Flughafengelände auch nach dem Ausbau potenziell bodengefährdende Stoffe (wie beispielsweise Öle oder Treibstoffe) eingesetzt. Doch ein Schadstoffeintrag in den Boden ist im Regelfall nicht zu befürchten, da die geplanten Nutzungen auf einer durchgehenden Versiegelungsfläche stattfinden. Auf den vom Flughafenausbau betroffenen Straßenabschnitten besteht darüber hinaus grundsätzlich die Gefahr, dass das allgemein übliche Schadstoffspektrum von Straßenräumen (wie zum Beispiel Winterdienstmittel, Reifenabrieb und Bremsstaub) insbesondere im Spritzwasserbereich bis 10 Meter vom Fahrbahnrand in die belebte Bodenzone gelangt. Der Fahrbahnrand wird aber in seinen natürlichen Bodenfunktionen ohnehin stark überprägt, so dass auch insoweit mit zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen durch Schadstoffeinträge nicht zu rechnen ist.

Einem etwaigen Eintrag von Schadstoffen in den Untergrund infolge von Störfällen bzw. Havarien wird im Ausbafall wie bislang durch Beachtung der Betriebsanweisung für Nottfälle (BA-NOT) begegnet. Sobald die Gefahr besteht, dass der Boden verunreinigt wird, werden entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen. Bereits in der Ist-Situation besteht ein funktionierendes System zur Erfassung und Meldung von Unfällen mit bodengefährdenden Stoffen, das auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens beibehalten bzw. ausgebaut wird.

Eine Beeinträchtigung der Böden in Flughafennähe durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge über den Luftpfad in den Boden ist auch nach dem Flughafenausbau nicht zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei dieser Einschätzung auf die Ergebnisse der in der Vergangenheit durchgeführten Untersuchungen. Die Auswertung des forstlich-ökologischen Beweissicherungsverfahrens im Raum der Startbahn 18 West des Frankfurter Flughafens belegt, dass die Depositionsbelastung der Böden durch Schadstoffeinträge trotz der Lage in einem durch ein hohes Emissionsaufkommen gekennzeichneten Ballungsraum als vergleichsweise mäßig, d.h. durchschnittlich, einzustufen ist. Während des zehnjährigen Beweissicherungszeitraums von Juli 1981 bis September 1991 war durch Inbetriebnahme der Startbahn West zwar ein starker Anstieg des Flugverkehrs und damit auch des Schadstoffausstoßes zu verzeichnen. Eine Zunahme der Depositionsraten wurde jedoch nicht festgestellt; vielmehr war – im Gegenteil – eine Tendenz zum Rückgang der Schadstoffgehalte zu erkennen (vgl. S. 107 des Berichts der Hessischen Forstlichen Versuchsanstalt - Abteilung Forsthydrologie – vom 29.06.1993).

Dieser Befund wurde durch die Messungen an der Boden-Dauerbeobachtungsfläche des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG), die im Zeitraum von 1992 bis 2001 in unmittelbarer Nähe der Startbahn West eingerichtet war, bestätigt. Dort weisen die

Schadstoffgehalte des Bodens keine erhöhten Werte auf, sondern sind für Ballungsgebiete typisch. Sämtliche gemessenen Spurenstoffe liegen im Bereich der hessischen Hintergrundwerte. Erneut wurde bei den Stoffgehalten ein rückläufiger Trend beobachtet (vgl. Texte 66/02 des Umweltbundesamtes, Boden-Dauerbeobachtung in Deutschland, Bodendauerbeobachtung in Hessen am Beispiel der Intensiv-BDF Frankfurt/M Flughafen, S. 111 ff.).

Auch den Bodenuntersuchungen, die die Vorhabensträgerin zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen im Januar 2002 im Nahbereich des Frankfurter Flughafens vorgenommen hat, ist zu entnehmen, dass das Niveau der Schadstoffbelastung des Bodens in dem Bereich liegt, der ballungsraumtypisch ist. Belastungsspitzen in der Nähe des Flughafens konnten nicht festgestellt werden. Somit ist ein Zusammenhang zwischen der Entfernung zum Flughafengelände und dem Schadstoffgehalt des Bodens nicht erkennbar. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch die aktuelle einjährige Messreihe an der Intensivmessstelle Frankfurt Flughafen, die seit März 2004 westlich der Startbahn West in Betrieb ist: Die Depositionssituation an dieser Messstelle ist unauffällig und entspricht dem, was im weiteren Umfeld eines Ballungsraums gegenwärtig zu erwarten ist. Insbesondere konnte auch hier eine Abhängigkeit der Depositionshöhen vom Abstand zum Start- und Landebahnsystem des Flughafens nicht nachgewiesen werden.

Keine der im näheren Flughafenumfeld bislang durchgeführten Untersuchungen hat somit einen Kausalzusammenhang zwischen dem Flughafenbetrieb und der Schadstoffbelastung des Bodens herstellen können.

Vor dem Hintergrund dieser Messergebnisse konnte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auf eine Quantifizierung der vorhabensbedingten Schadstoffeinträge über den Luftpfad in den Boden verzichtet werden. Zudem hat die Vorhabensträgerin zu Recht darauf hingewiesen, dass eine solche Depositionsabschätzung auf der Grundlage einer Immissionsausbreitungsrechnung auf systematische Schwierigkeiten stößt und infolgedessen nicht zu belastbaren Aussagen führt. Nach dem derzeitigen Stand von Wissenschaft und Technik existiert kein allgemein anerkanntes Verfahren, um Schadstoffdepositionen mit hinreichender Genauigkeit zu prognostizieren. Insbesondere Stickoxide weisen in der Atmosphäre eine mittlere Verweilzeit von einigen Tagen auf und unterliegen währenddessen einer Umwandlung. Zudem werden in der Fachliteratur stark variierende Depositionsgeschwindigkeiten angegeben. Dieser Auffassung hat sich inzwischen auch das HLUG, das in seiner Stellungnahme vom März 2005 ursprünglich gefordert hatte, den Anteil vorhabensbedingter Schadstoffeinträge über den Luftpfad in den Boden in Form einer Modellrechnung quantitativ zu prognostizieren, mit Schreiben vom 10.11.2006 angeschlossen.



Die Planfeststellungsbehörde hat die Überzeugung gewonnen, dass auch nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bodenhaushalt durch Schadstoffdepositionen zu befürchten sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) für den Planungsfall mit der Ist-Situation vergleichbare Immissionskonzentrationen prognostiziert werden. Danach ist davon auszugehen, dass die aus NO<sub>2</sub>-Immissionen resultierende N-Deposition im Vergleich zu heute nicht zunehmen wird. Aufgrund der Größenordnung der in den Gutachten G13.1 bis G13.4 ermittelten Schadstoffimmissionen besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, eine Gefährdung des Bodens durch stoffliche Einträge über den Luftpfad anzunehmen.

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin unter A XI 11.1 rein vorsorglich aufgegeben, das Untersuchungsprogramm zu erweitern und östlich des Flughafenfeldes im Bereich der An- bzw. Abflugrouten des bestehenden Parallelbahnsystems zur Überwachung der komplexen Zusammenhänge der Schadstoffdepositionen eine zusätzliche Intensiv-Bodendauerbeobachtungsfläche einzurichten und über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren zu betreiben, um die Repräsentativität der Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen in der Nähe der Startbahn 18 West abzusichern. Der Umfang dieses Monitorings ist im Einzelnen mit dem HLUg abzustimmen.

### **13.3 N-Mineralisation**

Dem infolge der mit den Rodungs- und Erdbauarbeiten verbundenen stärkeren Erwärmung und Durchlüftung des Bodens grundsätzlich bestehenden Risiko einer erhöhten N-Mineralisation und Auswaschung von Nitrat wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde durch die der Vorhabensträgerin auferlegten bautechnischen und baubotanischen Maßnahmen hinreichend begegnet (vgl. Nebenbestimmungen unter A XI 11.2).

Soweit betrieblich möglich haben die Rodungs- und Erdbaumaßnahmen zur Vermeidung erhöhter Stoffauswaschungen mit dem Sickerwasser in Zeiten geringer Bodenwassergehalte zu erfolgen. Der humose Oberboden ist möglichst unverzüglich nach Rodung und Entfernung der Wurzelstöcke abzuschleppen und für den Zeitraum der Geländemodellierung auf Mieten zu verbringen, um Mineralisierungsschübe, die durch den Eingriff in den Wasser- und Stoffhaushalt ausgelöst werden und bei der Sickerwasserbildung entsprechende Stoffausträge bewirken können, zu vermeiden. Um der Sickerwasserbewegung in der Miene entgegenzuwirken und eine Stoffauswaschung ins Grundwasser zu verhindern, sind die Mieten entweder mit Folie abzudecken oder bei längerer Lagerzeit mit winterharten und möglichst rasch wachsenden Pflanzen zu begrünen.

Unmittelbar nach den Erdmodellierungsarbeiten ist das Bodenmaterial auf den dafür vorgesehenen Flächen aufzubringen, zu planieren und zu begrünen, um erhöhte Stoffauswaschungen und Bodenerosion zu vermeiden. Zur schnellen und effektiven Begrünung sind geeignete Ansaatmischungen mit schnellkeimenden Arten zu verwenden. Um einer Belüftung des Oberbodens und damit einer starken Mineralisierung zu begegnen, ist der Boden mit Hilfe von Walzen rückzuverfestigen. Die nähere Ausgestaltung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem HLUG und dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass verstärkte Mineralisierungsprozesse durch Rodung, Abschiebung und Zwischenlagerung des humosen Bodens nicht zu erwarten sind, wenn die der Vorhabensträgerin auferlegten Maßnahmen ergriffen werden. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die potenzielle Gefahr einer Nitratmobilisierung durch die Standortbedingungen begrenzt ist: Das N-Auswaschungspotenzial wird durch die geringen Stickstoffvorräte in den Böden des Untersuchungsraums reduziert. Zudem ist aufgrund der niedrigen pH-Werte die Verfügbarkeit der Gesamt-N-Vorräte eingeschränkt. Die Moderhumusformen und stellenweise vorkommenden Rohhumusaufgaben unterliegen wegen ihrer weiten C/N-Verhältnisse nur einer verzögerten Mineralisierung. Auch die Anhörungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2006 auf Seite 1023 bestätigt, dass mögliche Nitrateinträge durch Waldrodung und Umnutzung der Flächen zeitlich begrenzt und daher eher zu vernachlässigen sind.

Eine Quantifizierung des Gefährdungspotenzials der Rodung für den Bodenhaushalt, die das HLUG zunächst gefordert, später aber wieder davon abgesehen hatte, war nicht vorzunehmen. Eine solche Stickstoffbilanzierung hätte einen rein spekulativen Charakter gehabt. Die tatsächliche Mineralisations- und Auswaschungsrate in der Phase der Rodung, des Aufbringens des Oberbodens und der Begrünung ist nicht hinreichend genau zu prognostizieren, da sie vom konkreten Ablauf der Erdbaumaßnahmen und der bauzeitlichen Witterung abhängig ist. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen zum N-Haushalt unter Kahlschlag bzw. Windwurf wider. Danach reichen die Auswirkungen von Kahlschlag und Windwurf auf die Nitratauswaschung von keinen relevanten Auswirkungen bis zu N-Auswaschungen, die deutlich über 100 kg N in den ersten Jahren nach einem Kahlschlag bzw. Windwurf liegen. In seiner Stellungnahme vom 10.11.2006 hat sich das HLUG dieser Argumentation ausdrücklich angeschlossen.

#### **13.4 Altlasten**

Entgegen der Forderung einwendender Kommunen muss die Sanierung der festgestellten Altlasten nicht vor Beginn der Bauarbeiten abgeschlossen sein. Dieser Auffassung hat sich inzwischen auch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16.03.2006 (Az.: BVerwG 4A 1075.04) angeschlossen. Die Vorschrift des § 9 Abs. 1 S. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) bietet keine Grundlage dafür, dass die Zuständigkeiten der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Eine Kompetenzverlagerung findet nicht statt. Denn das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) kennt keine Zulassungstatbestände, die durch die Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG ersetzt werden. Vielmehr dient es dazu, schädliche Bodenveränderungen abzuwehren bzw. den Boden und Altlasten zu sanieren, sobald ein Schaden eingetreten ist (vgl. § 1 Abs. 1 BBodSchG). Zu diesem Zweck kann die für Bodenschutz zuständige Behörde Anordnungen i. S. d. §§ 9 Abs. 2, 13 Abs. 1 BBodSchG treffen. Um Gestattungen i. S. d. § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG handelt es sich dabei jedoch nicht. Auch aus dem Gebot der Konfliktbewältigung, das von kommunaler Seite herangezogen wurde, lässt sich nichts anderes ableiten, da es nicht über den Entscheidungsspielraum hinausreicht, der der Planfeststellungsbehörde in § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG eröffnet wird.

Die Flächen, die für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen werden, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – was die Schadstoffbelastungssituation angeht – ausreichend erkundet. Im Bereich der geplanten Baumaßnahmen hat die Vorhabensträgerin im Zeitraum von Dezember 2001 bis August 2002 an 110 Stellen Bohrungen durchgeführt. Insbesondere das östliche Teilgebiet der Altlastenverdachtsflächen NW-ALVF 01 musste nicht näher untersucht werden. Dem Plan G4-2 ist zu entnehmen, dass dieser Bereich außerhalb der Baumaßnahmen zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens liegt. Die Erkundungstiefe ist ausreichend.

Die durchgeführten Untersuchungen auf den Altlastenverdachtsflächen entsprechen auch den bodenschutzfachlichen Anforderungen. Die Bohrungen wurden bis zur vollständigen Erfassung der anthropogenen Auffüllung, d. h. bis zum Erreichen des anstehenden Bodenmaterials bzw. Sedimentes, abgeteuft. In der Regel betrug die Endteufe maximal 2 m unter Geländeoberkante (GOK). Beim Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten des Bohrguts wurde bis zur organosensorischen Unauffälligkeit und damit tiefer als 2 m unter GOK gebohrt. Dies ist nicht zu beanstanden.

Dass im nordöstlichen Abschnitt der geplanten Landebahn Nordwest im Bereich der Altlastenverdachtsfläche NW-ALVF 05 an zwei Untersuchungsstellen (RKS 8 und RKS 14) im Tiefenbereich 0,1 bis 1,0 m unter GOK Schadstoffbelastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW; 4.260 mg/kg (RKS 8) bzw. 10.280 mg/kg (RKS 14)) und an zwei Untersuchungsstellen (RKS 12 und RKS 14) in der Bodenluft erhöhte Konzentrationen an leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW; 6,9 mg/m<sup>3</sup> (RKS 12) bzw. 8,32 mg/m<sup>3</sup> (RKS 14)) festgestellt worden sind, hindert die Planfeststellung nicht. Insbesondere ist eine Sanierung vor Baubeginn auch nach Auffassung der zuständigen Fachbehörde (vgl. E-Mail des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 18.12.2006) nicht angezeigt. Vielmehr ist es ausreichend, aber auch erforderlich, zunächst Detailuntersuchungen vorzunehmen, um die Schadstoffbelastungen einzugrenzen und die jeweiligen Schadensquellen zu ermitteln, § 9 Abs. 2 BBodSchG. Abhängig von den Ergebnissen dieser Untersuchungen kann in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt entschieden werden, ob und ggf. welche Maßnahmen zur Sanierung des Schadensbereichs ergriffen werden.

Auch für die Altlastenverdachtsfläche NW-ALVF 01 ist aus den Untersuchungsergebnissen ein Sanierungsbedarf nicht ableitbar. Der in der Probe BS 01107 in einer Tiefe zwischen 0,0 und 0,4 m unter GOK nachgewiesene Bleigehalt von 1.490 mg/kg im Feststoff liegt deutlich unter dem Prüfwert in Anhang 2 zur Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) in Höhe von 2000 mg/kg. Die in derselben Probe nachgewiesenen Zinkgehalte von 1.880 mg/kg überschreiten zwar den Beurteilungswert aus Anhang 3 zum Handbuch Altlasten, Band 3 Teil 3 („Untersuchung und Beurteilung des Wirkungspfades Boden Grundwasser - Sickerwasserprognose“), des HLUg von 750 mg/kg, doch die im tieferen Bodenhorizont von 0,4 bis 1,0 m unter GOK entnommene Bodenprobe wies keine relevanten Schwermetallkonzentrationen auf. Zudem konnte der erhöhte Wert für Zink in keiner der umliegenden Sondierungen bestätigt werden, so dass von einer punktuellen, mit Auffüllungsmaterial eingetragenen Belastung auszugehen ist, die sowohl vertikal als auch horizontal eingegrenzt ist, zumal die an gleicher Stelle gemessenen Eluat-Konzentrationen an Zink von 0,011 µg/l den Prüfwert aus Anhang 2 zur BBodSchV (500 µg/l) deutlich unterschreiten. Es reicht aus, wenn die Erdaushubarbeiten im Bereich dieser Bohrung fachgutachterlich begleitet werden, um bei organoleptischen Auffälligkeiten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen zu können (vgl. Nebenbestimmungen Nr. 3 und 4 unter A XI 11.3).

Im Übrigen wurde im Rahmen der im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten Untersuchungen im Kelsterbacher Wald der Altlastenverdacht ausgeräumt, da in den analysierten Bodenproben keine erhöhten Konzentrationen ermittelt wurden. Auch im Bereich des bestehenden Start- und Landebahnsystems des Frankfurter Flughafens hat sich

der Altlastenverdacht nicht bestätigt. Die ermittelten Schadstoffkonzentrationen lagen teilweise sogar unterhalb der analytischen Bestimmungsgrenze, unterschritten aber jedenfalls die einschlägigen Prüf- bzw. Beurteilungswerte. Sollte im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen gleichwohl organoleptisch auffälliges Bodenmaterial angetroffen werden, so ist durch die Nebenbestimmung Nr. 4 unter A XI 11.3 sichergestellt, dass in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden und das Erdmaterial beprobt, chemisch analysiert und bei Bedarf ordnungsgemäß entsorgt wird.

Auch auf dem südlichen Flughafengelände ist der Altlastenverdacht nach Analyse der entnommenen Bodenproben weitgehend ausgeräumt. Nur auf den Flächen AS-ALVF 01 und 02 im Bereich der Bohrungen BS 01415, BS 01422 und BS 01426 wurden erhöhte Konzentrationen von MKW, polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Kupfer festgestellt. Dies steht der Planfeststellung jedoch schon angesichts der Nebenbestimmung Nr. 1 unter A XI 11.3 nicht entgegen. Zudem sind die ermittelten Schadstoffbelastungen kleinräumig begrenzt. In der Bodenprobe BS 01426 wurde zwar im Auffüllungshorizont (0-0,5 m unter GOK) eine MKW-Belastung von 3.200 mg/kg nachgewiesen. Damit ist der Beurteilungswert von 2.500 mg/kg für MKW aus Anhang 3 des HLUG-Handbuches überschritten. Allerdings handelt es sich um einen kleinräumigen Schadensbereich. Die Schadstoffbelastung wurde sowohl vertikal als auch horizontal eingegrenzt. Im anstehenden Boden (1,5-2 m unter GOK) lag die MKW-Konzentration unterhalb der Bestimmungsgrenze von 100 mg/kg. Auch in der benachbarten Bodenprobe BS 01425 traten keine erhöhten MKW-Werte auf. Bei der Bohrung BS 01422 wurden im Auffüllungsmaterial (0-0,5 m unter GOK) Kupfergehalte in Höhe von 330 mg/kg entdeckt, die den Beurteilungswert aus dem Handbuch des HLUG von 300 mg/kg knapp überschreiten. Die Belastung konnte jedoch vertikal eingegrenzt werden, nachdem in der Bodenprobe BS 01422 im Bereich von 0,5 bis 1,0 m unter GOK eine Kupferkonzentration von nur 10 mg/kg festgestellt wurde. In der Bodenprobe BS 01415 (0-0,5 m unter GOK) wurde für PAK ein Wert von 49,87 mg/kg und Benzo(a)pyren eine Konzentration von 5,5 mg/kg ermittelt. In beiden Fällen sind die HLUG-Beurteilungswerte (25 mg/kg für PAK und 1 mg/kg für B(a)P) deutlich überschritten. Doch auch hier ist es gelungen, die Ausdehnung der Bodenverunreinigung vertikal zu begrenzen. Die untersuchten Bodenproben BS 01415 (0,5-1 und 1-1,5 m unter GOK) wiesen keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen auf.

Der Umstand, dass bei aktuellen Untersuchungen sowohl im Nordbereich des Frankfurter Flughafens als auch auf dem Gelände der ehemaligen US Air Base erhöhte Werte für perfluorierte Tenside und Nitrosamine nachgewiesen wurden, steht der Planfeststellung des Vorhabens nicht entgegen. Da der Vorhabensträgerin bereits im Rahmen der bauzeitlichen

Grundwasserhaltung aufgegeben wurde, das Grundwasser auf diese Parameter hin zu untersuchen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 5 unter A VIII 1.17), waren keine zusätzlichen Nebenbestimmungen aufzunehmen.

## **14 Sonstige Ver- und Entsorgung**

### **14.1 Energieversorgung**

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen von § 8 Abs. 1 S. 2, § 6 Abs. 2 S. 2 LuftVG geprüft, ob die Versorgung des Flughafens Frankfurt Main mit Energie auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens gewährleistet ist.

Die von der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Systemuntersuchung zur Energieversorgung im Rahmen des Südausbaus der ETA-Plus GmbH (August 2001/Januar 2002, einschließlich Fortschreibung vom Juli 2002 und Überarbeitung vom 01.12.2006) ist nicht zu beanstanden. Das – auf den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main zugrunde liegende – Energieversorgungskonzept ist funktionsfähig. In der Systemuntersuchung wurde der zukünftige Bedarf für Wärme, Kälte, Strom und Erdgas für die Planfeststellungsbehörde hinreichend plausibel und nachvollziehbar ermittelt, indem aus der vorgesehenen Bebauung und Nutzung des südlichen Flughafenbereichs sowie der prognostizierten Passagier- und Frachtentwicklung unter Verwendung der auf dem Flughafengelände bestehenden städtebaulichen Kennwerte in Gestalt von Grund- und Geschossflächenzahlen die zu erwartenden Gebäudekubaturen abgeleitet und die Leistungsbedarfswerte der Wärme-, Kälte-, Strom- und Gasversorgung bestimmt wurden. Die bestehenden und geplanten Energieversorgungsanlagen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch ausreichend dimensioniert, um diesen zusätzlichen vorhabensbedingten Energiebedarf abzudecken.

#### **14.1.1 Elektrizitätsversorgung**

Die Versorgung mit elektrischer Energie ist auch nach dem Ausbau des Flughafens sichergestellt.

Der von der Vorhabensträgerin für den Südbereich im Jahr 2020 prognostizierte vorhabensbedingte Mehrbedarf an Strom in Höhe von etwa 20 Megawatt (MW; vgl. dazu Tabelle IV, Blatt 1 auf Seite 21 der Überarbeitung 2006 der Systemuntersuchung zur Energieversorgung im Rahmen des Süd-Ausbaus vom 01.12.2006) kann von den Versorgungsträgern Süwag Energie AG und Mainova AG geliefert werden. Dies ist dem von der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 16.01.2007 auszugsweise vorgelegten Stromlieferungs- und Netznutzungsvertrag zwischen der Energy Air GmbH, einem Tochterunternehmen der Fraport AG, das als

Stromeinkäufer für das Netzgebiet des Frankfurter Flughafens tätig ist, und dem Konsortium aus der Süwag Energie AG und der Mainova AG zu entnehmen. In § 2 Nr. 1 des Vertrages wurde vereinbart, dass die Konsortialpartner dem Flughafen eine Netzanschlussleistung von insgesamt 132 MW (jeweils 44 MW sowie eine Netzreserve von jeweils 22 MW) zur Verfügung stellen. Da die Leistungsspitzen nach Auskunft der Vorhabensträgerin in der Vergangenheit stets unter 85 MW lagen, ist der Bedarf an elektrischer Energie auch nach der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens gedeckt. Der Leistungsreserve in Höhe von 47 MW, die sich aus der Differenz zwischen dem Wert aus der Lieferzusage und dem derzeitigen Bedarfswert ergibt, steht ein Mehrbedarf von 24 MW (Summe aus dem vom Planfeststellungsverfahren unabhängigen zukünftigen Bedarf in Höhe von 4 MW und dem ausbaubedingten Bedarf von 20 MW) gegenüber, so dass die Versorgungssicherheit in jedem Fall gegeben ist.

Die Infrastruktur am Frankfurter Flughafen ist bereits heute für den zukünftigen Gesamtbedarf an Elektrizität ausgelegt. So hat auch die Mainova AG mit Schreiben vom 23.03.2005 für die Sparte Strom bestätigt, dass ihr 110-kV-Netz in der Lage sei, den ausbaubedingten Lastzuwachs des Flughafens zusätzlich bereitzustellen.

Zur Deckung des vorhabenbedingten Bedarfs an elektrischer Energie im Süden ist die Errichtung eines Umspannwerkes Süd südlich der CargoCity Süd im Bereich des neuen Tors 31 und des Regenrückhaltebeckens G geplant. Der Planfeststellungsbeschluss schafft die planungsrechtliche Grundlage für die Errichtung des Umspannwerkes Süd mit der Planfeststellung des Plans der baulichen Anlagen (Plan B4.2-1) auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 S. 1 LuftVG. In dem in diesem Plan ausgewiesenen Baugebiet BF 8 (Sonstige Betriebsflächen) i.V.m. Planteil B4.1, Erläuterungsbericht Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen in der Fassung vom 12.01.2007, S. 20, ist die Errichtung des Umspannwerkes Süd zulässig.

Der Errichtung des Umspannwerkes Süd stehen nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Hindernisse entgegen; Hinweise darauf und Anhaltspunkte dafür, dass das Umspannwerk in diesem Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes nicht errichtet werden kann, liegen nicht vor. Bau und Betrieb des Umspannwerkes Süd sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht genehmigungspflichtig nach § 4 Abs. 1 S. 1 und 3 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 1 der 4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) i.V.m. Nr. 1.8, Spalte 2 des Anhangs zur 4. BImSchV. Das Umspannwerk ist als eingehauste Anlage mit einer Oberspannung von 110 kV geplant. Soweit das Vorhaben nicht genehmigungsfrei nach Maßgabe von § 55 HBO i.V.m. Anlage 2 ist, könnte eine nach § 2 Abs. 2 Nr. 1, § 54 Abs. 1 HBO etwaig erforderliche

Baugenehmigung ohnehin nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, wie sich aus § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG ergibt.

Es gibt keinen Anlass für die Planfeststellungsbehörde, an der Funktionsfähigkeit des Konzeptes der Vorhabensträgerin zur Versorgung des planfestgestellten Vorhabens mit elektrischer Energie zu zweifeln.

Die Baumaßnahmen der RWE Transportnetz Strom GmbH zur Erneuerung der Umspannanlage Kelsterbach mussten entgegen dem Vortrag der Städte Kelsterbach, Offenbach am Main, Weiterstadt, Hofheim am Taunus und Rüsselsheim sowie der Gemeinden Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg nicht in das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main einbezogen werden. Eine derartige Einbeziehung wäre nur auf der Grundlage des die Zuständigkeit der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde erweiternden Vorschrift des § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG zulässig. Diese Vorschrift ist als Zuständigkeitsverlagerung und -erweiterung eng auszulegen. Eine, die (ausnahmsweise) Zuständigkeit der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde insoweit erweiternde „notwendige“ Folgemaßnahme liegt ausschließlich dann vor, wenn sie in einem engeren inneren Zusammenhang mit den nach §§ 8 ff. LuftVG planfestzustellenden Flughafenausbau derart steht, dass die Entscheidung über ihre öffentlich-rechtliche Zulassung, auch unter dem Blickwinkel einer einheitlichen Problembewältigung, nur zusammen mit der luftrechtlichen Ausbauentscheidung auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 LuftVG erteilt werden kann.

Die Erneuerung der Umspannanlage Kelsterbach wird nicht von der Vorhabensträgerin, sondern von der RWE Transportnetz Strom GmbH betrieben. Die Erneuerung dieser Umspannanlage ist nicht auf den beabsichtigten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main zurückzuführen, sondern ist Gegenstand einer eigenen unternehmerischen Entscheidung der RWE Transportnetz Strom GmbH. So ist im Anhörungsverfahren ausgeführt worden, dass der Betreiber der Umspannanlage Kelsterbach unabhängig vom Flughafenausbau die Modernisierung des Umspannwerkes betreibt, um die Versorgungssicherheit in der Region zu gewährleisten. Die RWE Transportnetz Strom GmbH hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde am 25.01.2007 bestätigt, dass die Station Kelsterbach deshalb erneuert werden muss, weil die vorhandenen Einrichtungen und Betriebsmittel sanierungsbedürftig sind. Die beabsichtigte Erneuerungsmaßnahme ist nach Auskunft des Betreibers der Umspannanlage integraler Bestandteil des konzeptionellen Weiterentwicklung des Stromnetzes im Großraum Frankfurt und dient der Verbesserung der Versorgungssicherheit.

Demzufolge hat das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Immissionsschutzbehörde zu Recht bereits mit Bescheid vom 14.04.2004 die Genehmigung erteilt, die Um-



spannanlage Kelsterbach im Sinne des § 16 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) wesentlich zu ändern. Diese Gestattung lässt die Erweiterung der vorhandenen Einrichtungen um die Fundamente für mehrere Transformatoren auf einer Fläche in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Anlage zu. In einem zweiten Ausbauschnitt, der für Ende 2007 vorgesehen ist, soll die Demontage des bestehenden Umspannwerks erfolgen.

Die RWE Transportnetz Strom GmbH hat bei der Standortauswahl der für die Erneuerung der Umspannanlage Kelsterbach die Planungen der Vorhabensträgerin zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit berücksichtigt, um künftige Verlagerungen des Umspannwerkes zu vermeiden. Dies begründet keine Zuständigkeit der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde nach § 75 HVwVfG. Das Vorhaben der RWE Transportnetz Strom GmbH rechtfertigt auch unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Problembewältigung kein Verfahren nach § 78 VwVfG, ganz abgesehen davon, dass hierfür kein Antrag der RWE Transportnetz Strom GmbH vorliegt.

#### **14.1.2 Wärmeversorgung**

Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens Frankfurt Main ist auch im Hinblick auf die erforderliche Wärmeversorgung nach dem hier planfestgestellten Ausbau sichergestellt.

Auch insoweit wird auf die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Systemuntersuchung zur Energieversorgung im Rahmen des Südausbaus der ETA-Plus GmbH vom August 2001/Januar 2002 (einschließlich Fortschreibung vom Juli 2002 und Überarbeitung vom 01.12.2006) Bezug genommen. Hiernach haben die Teilbereiche 2 bis 6 (vgl. Übersichtsplan in Anlage 1 zur Überarbeitung vom 01.12.2006) nach dem Ausbau einen Wärmebedarf von etwa 4 MW (Tabelle III, S. 20 der Untersuchung). Für die Teilbereiche 1 und 7 bis 14 im Südbereich des Flughafens Frankfurt Main wird ein Mehrbedarf von 20 MW ermittelt (hierzu Übersichtsplan in Anlage 1 zur Systemuntersuchung i.d.F. vom 01.12.2006).

Die Vorhabensträgerin hat mitgeteilt (Planteil B3, Erläuterungsbericht Ver- und Entsorgungsanlagen in der Fassung vom 11.12.2006, S. 312), dass mit der Mainova AG die Abdeckung des zusätzlichen Wärmebedarfes durch den Ausbau des Südbereiches entsprechend dem Ausbaufortschritt vertraglich geregelt ist. Damit ist auch für den Ausbaufall die ausreichende Versorgung des Flughafens Frankfurt Main mit Wärme sichergestellt. Zur Realisierung stehen verschiedene Konzepte zur Verfügung; so ist eine Anbindung an die Fernwärmeversorgung des Nordbereiches des Flughafens Frankfurt Main möglich; alternativ ist auch eine Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Anlagen im Heizhaus Süd in mehreren Er-

weiterungsstufen vorstellbar. Die Wahl des Versorgungskonzeptes obliegt der Vorhabensträgerin; es ist, auch unter Berücksichtigung von § 8 Abs. 1 LuftVG nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger die Auswahl des zur realisierenden Versorgungskonzeptes der Detailplanung der Hochbauzone auf der Grundlage des nach § 8 Abs. 4 S. 1 LuftVG planfestgestellten Plans B4.2-1 vorbehält. Wie sich aus § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG ergibt, werden ohnehin Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörde aufgrund des Baurechtes von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG, nicht erfasst. Überdies hat die Vorhabensträgerin einen eventuellen Ausbau des Heizhauses Süd in ihren Auswirkungen untersucht (hierzu Gutachten G13.2 Luftschadstoffgutachten – Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände in der Fassung vom Oktober 2006). Diese Auswirkungsbetrachtungen (im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung) gestatten zum Zeitpunkt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ein vorläufiges positives Gesamturteil über die Zulässigkeit einer eventuellen Erweiterung des Heizhauses Süd im Hinblick auf seine Auswirkungen. Weiterhin steht (schon heute) fest, dass die Schornsteine des Heizhauses, falls es ausgebaut wird, die Höhe von 22 m nicht überschreiten, so dass die Anlage unterhalb der zulässigen Hindernishöhe in diesem Bereich liegt.

Entgegen den Einwendungen der Städte Hofheim am Taunus und Rüsselsheim sowie der Gemeinden Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg war die (mögliche) Erweiterung der bestehenden Anlagen im Heizhaus Süd nicht zum Gegenstand der Planfeststellung zu machen. Das Heizhaus gehört nicht zu den planfeststellungspflichtigen Anlagen nach § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG. Soweit Gegenstand der Planfeststellung die städtebauliche Ordnung auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist, hat die Planfeststellungsbehörde den Plan 4.2-1 (Plan der baulichen Anlagen) festgestellt. Eine etwaige bauaufsichtliche Genehmigung für die Erweiterung des Heizhauses wäre außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu erteilen; es widerspricht auch nicht § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG, wenn die Vorhabensträgerin eine etwa aus Gründen des Immissionsschutzrechtes erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Erweiterung der Anlagen des Heizhauses Süd im Zuge der Detailplanung der Hochbauzone außerhalb des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss (Problembewältigung) steht auf der Grundlage des positiven vorläufigen Gesamturteils einer derartigen besonders zu erteilenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nicht entgegen.

Die Frage, ob – wie von Einwendern auch vortragen – ein objektbezogenes, dezentrales Wärmeversorgungssystem einer zentralen Wärmeversorgung über das Heizhaus Süd vorzuziehen ist, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Entscheidung, mit wel-

chem Konzept der Verkehrsflughafen Frankfurt Main mit Wärme versorgt wird, obliegt der Vorhabensträgerin.

### **14.1.3 Gasversorgung**

Die Vorhabensträgerin hat den Funktionsnachweis für eine ausreichende Versorgung des planfestgestellten Vorhabens mit Erdgas erbracht.

Das bestehende Gasversorgungssystem ist ausreichend dimensioniert, um den zur Erzeugung der zukünftig erforderlichen Wärmeleistung im Heizhaus Süd notwendigen Bedarf an Erdgas in Höhe von 25 MW abzudecken. Die Mainova AG hat sich mit Schreiben vom 26.04.2006, das die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 16.01.2007 vorgelegt hat, bereit erklärt, über die vorhandene Gashochdruckleitung zusätzlich bis zu weiteren 4400 m<sup>3</sup>/h Erdgas zur Verfügung zu stellen. Dies entspricht einer zusätzlichen Heizleistung von etwa 46 MW. Die Gasversorgung des Heizhauses Süd ist somit auch nach dem Ausbau gewährleistet.

### **14.2 Flugtreibstoffversorgung**

Die Versorgung des Flughafens Frankfurt Main mit Flugtreibstoff ist auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens gesichert. Für den Planungsfall 2020 hat die Vorhabensträgerin ausweislich ihres Schreibens vom 10.04.2007 einen Gesamtbedarf an Kerosin in Höhe von etwa 7 bis 7,8 Millionen m<sup>3</sup> prognostiziert. Dies entspricht gegenüber dem Verbrauch im Jahr 2005 von circa 5,6 Millionen m<sup>3</sup> Kerosin einem Mehr von rund 1,5 bis 2,2 Millionen m<sup>3</sup> Flugtreibstoff, d. h. einem Plus von 25 bis 39 %.

Dieser Kerosinbedarf des Flughafens soll auch nach dem Ausbau über drei bereits in der Ist-Situation vorhandene Versorgungswege gedeckt werden. Derzeit stehen zum Transport von Kerosin zum Frankfurter Flughafen zwei Pipelines vom Kelsterbacher Hafen mit einer Kapazität von insgesamt 2,95 Millionen m<sup>3</sup>, eine Pipeline vom Tanklager Raunheim mit einer Kapazität von 2,8 Millionen m<sup>3</sup> sowie eine weitere Pipeline mit Anschluss an das Pipelinesystem der NATO in Mitteleuropa (Central Europe Pipeline System (CEPS)) mit einer Kapazität von 2,15 Millionen m<sup>3</sup> zur Verfügung. Angesichts einer Kapazität der vorhandenen Pipelines von insgesamt 7,90 Millionen m<sup>3</sup> sind die Leitungen bereits heute ausreichend dimensioniert, um den zusätzlichen Durchsatz aufzunehmen und weiterzuleiten.

Auch einer Erhöhung der Einlagerkapazität bzw. einer Anpassung der Pumpenanlagen im Tanklager der Hydrantenbetriebsgesellschaft (HBG) auf dem Flughafengelände zur Sicherstellung der Flugtreibstoffversorgung bedarf es nicht. Der für 2020 prognostizierte Bedarf

wird durch das bereits derzeit vorhandene Tankvolumen von 186.000 m<sup>3</sup> abgedeckt. Lediglich der Bevorratungszeitraum für den Treibstoff im Tanklager wird sich verringern.

Dagegen ist eine Anbindung der neuen Flugzeugabfertigungspositionen im Südbereich des Flughafens an das bestehende Hydrantenbetankungssystem vorgesehen (vgl. C III 14.2.3). Zudem müssen aus planungstechnischen Gründen die bestehende Pipelinetrasse im Bereich der Landebahn Nordwest (C III 14.2.1) und die NATO-Pipeline auf dem südlichen Flughafengelände verlegt werden (C III 14.2.2).

Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Hydrantenbetankung Vorfeld Süd, Pipeline-Umlegung Landebahn Nord-West sowie CEPS-Fernleitungsanschluss werden die für Anlage und Betrieb dieser Anlagen bestehenden Genehmigungen und Erlaubnisse geändert.

#### **14.2.1 Verlegung der Pipelinetrasse im Bereich der Landebahn Nordwest**

Derzeit wird die Fläche der geplanten Landebahn Nordwest von einer erdverlegten Pipelinetrasse gequert, die aus zwei Leitungen DN 200 und einer Leitung DN 300 besteht und vom Kelsterbacher Hafen zum Tanklager der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft (HBG) auf dem Frankfurter Flughafen führt.

Aufgrund der für die Anlage der Flugbetriebsflächen erforderlichen Geländemodulationen soll die bestehende Trasse in der Nähe des Bodenfilters Nr. 1 aufgenommen und parallel zur Perimeter Road neu verlegt werden. Im Bereich der Befeuerungsstation Ost sollen die Pipelines die ICE-Strecke und die Bundesautobahn 3 (A 3) unterqueren und in der Nähe der neuen Rollbrücke Ost an den Bestand anschließen. Um im Kreuzungsbereich größere Erdbewegungen und damit Beeinträchtigungen des Schienen- und Kfz-Verkehrs zu vermeiden, sollen die Leitungen auf einer Strecke von etwa 150 m mittels eines horizontalen Spülbohrverfahrens verlegt werden.

Die Länge des neu zu verlegenden Leitungsabschnitts beträgt insgesamt rund 1.850 m. Die vorhandenen Abschnitte, die nicht mehr benötigt werden, sollen auf einer Länge von etwa 1.225 m stillgelegt bzw. zurückgebaut werden.

Die von der Vorhabensträgerin beantragte Plangenehmigung für die Verlegung der Pipelinetrasse im Bereich der Landebahn Nord-West, deren Bauherr und Betreiber die HBG ist, konnte nach § 20 UVPG erteilt werden. Wie der von der Planfeststellungsbehörde geprüften Umweltverträglichkeitsstudie (G 1) zu entnehmen ist, sind mit dem Vorhaben keine Auswirkungen verbunden, die die Durchführung einer auf die Verlegung der Pipeline-Trasse bezo-

genen formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Es handelt sich im Übrigen um eine Änderung unwesentlicher Bedeutung.

Die dem Planfeststellungsbeschluss beigefügten Nebenbestimmungen stellen sicher, dass das Wohl der Allgemeinheit von der Änderung der Pipeline-Trasse im Bereich der Landebahn Nord-West nicht beeinträchtigt wird, insbesondere keine Gefahren für die in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter hervorgerufen werden können und Vorsorge gegen die Beeinträchtigungen der Schutzgüter getroffen wird. Umweltrechtliche Vorschriften und andere Vorschriften stehen dem Vorhaben ebenso wenig wie Ziele der Raumordnung und Grundsätze sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung entgegen, § 21 Abs. 3 i.V.m. § 21 Abs. 1, Abs. 2 UVPG. Diese Beurteilung der Planfeststellungsbehörde stützt sich auch auf die Stellungnahme des TÜV, Technische Überwachung Hessen GmbH, vom 24.11.2006. In dieser Stellungnahme ist festgestellt worden, dass der Verlegung der Pipelines keine Bedenken entgegenstehen, wenn – wie geschehen – die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden.

#### **14.2.2 Verlegung der NATO-Pipeline und der dazugehörigen Übergabestation im Südbereich des Flughafens**

Die NATO-Pipeline im Südbereich des Frankfurter Flughafens ist Bestandteil des mitteleuropäischen Pipelinesystems der NATO (CEPS), das die Versorgung der alliierten Streitkräfte in Mitteleuropa mit Flugtreibstoff sicherstellt. Der betroffene Leitungsabschnitt Pfungstadt – Flughafen Frankfurt Main führt über 46 km vom Tanklager Pfungstadt zur Übergabestation auf dem südlichen Flughafengelände.

Aufgrund der Errichtung des Terminals 3 im Rahmen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens wird die bestehende Übergabestation überplant und muss daher an einen neuen Standort verlegt werden. Dies hat zur Folge, dass die Leitungstrasse im Bereich der Kreuzung Hohewartschneise / Kelsterbacher Straße aufgenommen und parallel zum Flughafenzaun und zur Betriebsstraße westlich der Gebäude Nr. 554 und 555 bis zur neuen Übergabestation verlegt wird.

Die bisherigen Leitungsabschnitte, die nicht mehr benötigt werden, werden auf einer Länge von etwa 750 m stillgelegt bzw. zurückgebaut. Die Länge des neu zu verlegenden Leitungsabschnitts beträgt rund 450 m.

Die von der Vorhabensträgerin beantragte Plangenehmigung für die Verlegung der NATO-Pipeline und der dazugehörigen Übergabestation konnte nach § 20 UVPG erteilt werden. Wie der von der Planfeststellungsbehörde geprüften Umweltverträglichkeitsstudie (G 1) zu

entnehmen ist, sind mit dem Vorhaben keine Auswirkungen verbunden, die die Durchführung einer auf die Verlegung der NATO-Pipeline und der Übergabestation bezogenen formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Es handelt sich im Übrigen um eine Änderung unwesentlicher Bedeutung.

Die dem Planfeststellungsbeschluss beigefügten Nebenbestimmungen stellen sicher, dass das Wohl der Allgemeinheit von diesen Änderungen nicht beeinträchtigt wird, insbesondere keine Gefahren für die in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter hervorgerufen werden können und Vorsorge gegen die Beeinträchtigungen der Schutzgüter getroffen wird. Umweltrechtliche Vorschriften und andere Vorschriften stehen dem Vorhaben ebenso wenig wie Ziele der Raumordnung und Grundsätze sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung entgegen, § 21 Abs. 3 i.V.m. § 21 Abs. 1, Abs. 2 UVPG. Diese Beurteilung der Planfeststellungsbehörde stützt sich auch auf die Stellungnahme des TÜV, Technische Überwachung Hessen GmbH, vom 01.12.2006. In dieser Stellungnahme ist festgestellt worden, dass der Verlegung der NATO-Pipeline nebst Übergabestation keine Bedenken entgegenstehen.

#### **14.2.3 Erweiterung des Hydrantenbetankungssystems**

Derzeit werden die Flugzeuge auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens über ein unterirdisch verlegtes Rohrleitungssystem betankt. Ausgangspunkt dieser Hydrantenbetankungsanlage ist das Tanklager der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft (HBG) im nordwestlichen Flughafenbereich (Gebäude 400). Von den Pumpstationen des Tanklagers führen sieben unterirdisch verlegte Versorgungsleitungen zu Schieber- und Verteilerschächten auf dem Vorfeld, die das Kerosin auf Haupt- und Versorgungsleitungen sowie Pitleitungen zu den Flugzeugabstellpositionen verteilen, wo die Flugzeuge über Unterflurhydranten betankt werden.

Um die Versorgung mit Flugtreibstoff auch auf den geplanten Flugzeugpositionen im Bereich des Terminals 3, des Vorfeldes und der Wartungsflächen sicherzustellen, ist eine Erweiterung des Hydrantenbetankungssystems vorgesehen. Insgesamt drei Hauptleitungen vom Tanklager aus dem Nordbereich des Flughafens sollen das südliche Flughafengelände mit Kerosin versorgen. Die Maßnahme umfasst etwa 10.000 m Hauptleitungen DN 500-600, rund 9.000 m Versorgungsleitungen DN 400-500, circa 19.000 m Pitleitungen DN 150/200, etwa 50 Verteilerschächte sowie zwei bis vier Unterflurhydranten pro Flugzeugposition.

Zudem wird aufgrund der Verlegung der Übergabestation die Anpassung der Verbindungsleitungen zwischen dem Tanklager der HBG und der Übergabestation erforderlich. Der geplante Leitungsabschnitt soll von der neuen Übergabestation, deren Standort neben der Betriebsstraße gegenüber dem Gebäude 554 geplant ist, etwa 50 m nach Norden verlaufen

und dort an die bestehende Verbindungsleitung angeschlossen werden. Die nicht mehr benötigte Leitung wird auf einer Länge von 300 m stillgelegt bzw. zurückgebaut.

Die Erlaubnis nach § 13 Abs. 1 Nr. 4 BetrSichV für die Erweiterung des Hydrantenbetankungssystems konnte erteilt werden. Errichtung und Betrieb der Anlage entsprechen auch vor dem Hintergrund der der Vorhabensträgerin auferlegten Nebenbestimmungen den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung. Bei bestimmungsgemäßer Benutzung des Unterflurbetankungssystems sind Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten gewährleistet. Auch die TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH hat mit Stellungnahme vom 29.11.2006 nach Prüfung der Antragsunterlagen festgestellt, dass gegen den Betrieb der Anlage keine Bedenken bestehen. Dementsprechend hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, mit Stellungnahme vom 27.03.2007 bestätigt, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis für die Erweiterung des Hydrantenbetankungssystems vorliegen.

Auch die Eignung der Unterflurbetankungsanlage und der Verbindungsleitung war nach § 19 h Abs. 1 S. 1 WHG festzustellen. Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die Betankungseinrichtung die Voraussetzungen des 19 g WHG erfüllt. Eine Verunreinigung von Grundwasser bzw. von Oberflächengewässern oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften durch die Baumaßnahmen um das Hydrantenbetankungssystem sind nicht zu besorgen, § 19 g Abs. 1 S. 1 WHG. Auch die Grundsatzanforderungen des § 3 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAWS) sind eingehalten.

Insbesondere steht der Erteilung der Eignungsfeststellung die geplante einwandige Ausführung der Leitungen nicht entgegen. Zwar sieht § 12 Abs. 2 S. 3 Nr. 1 VAWS vor, dass unterirdische Rohrleitungen grundsätzlich doppelwandig ausgeführt sein müssen. § 12 Abs. 2 S. 4 VAWS lässt es jedoch ausnahmsweise zu, einen so genannten gleichwertigen technischen Aufbau zu verwenden, wenn aus Sicherheitsgründen die Anforderung des § 12 Abs. 2 S. 3 Nr. 1 VAWS nicht erfüllt werden kann.

Mit Schreiben vom 20.03.2007 hat die Vorhabensträgerin die Sicherheitsgründe, die gegen ein doppelwandiges Rohrleitungssystem zum Transport von Kerosin auf dem Frankfurter Flughafen sprechen, für die Planfeststellungsbehörde hinreichend und plausibel dargelegt. Zunächst hat die Vorhabensträgerin auf die bei einer doppelwandigen Ausführung der Rohre erhöhte Gefahr von Wasser- und Mikrogenbildung in den Leitungen hingewiesen. Denn bei einem doppelwandigen Rohrleitungssystem bedarf es im Leitungsverlauf einer gegenüber der einwandigen Ausführung der Rohre größeren Anzahl an Kompensatoren und Dehnungs-

bögen zum Ausgleich der Temperaturänderungen zwischen Innen- und Außenrohr. Diese bilden nicht kontrollierbare Tiefpunkte in den Leitungen, an denen sich freies Wasser und infolgedessen Mikroben bilden können. Freies Wasser im Kerosin, das in die Flugzeugtanks gelangt, kann in großen Flughöhen aufgrund der niedrigen Außentemperaturen gefrieren, die Düsen blockieren und einen Triebwerksausfall herbeiführen. Zudem beeinträchtigen Mikroben die Produktqualität des Treibstoffs sowie die Wirksamkeit von Filterelementen.

Ein weiteres Sicherheitsrisiko doppelwandiger Rohrleitungen stellt der zur Lecküberwachung der Rohrzwischenräume erforderliche Gasüberdruck zwischen Innen- und Außenrohr dar. Aufgrund der zusätzlichen Gasversorgungs- und Prüfanschlüsse, die ebenfalls mit einem Überdruck von 20 bar beaufschlagt sind, besteht im Bereich des Vorfeldes sowie der Start- und Landebahnen ein zusätzliches Gefährdungspotential für das in der Abfertigung tätige Flughafenpersonal und den Flugbetrieb im Übrigen.

Schließlich begründet das Fehlen der für den Umgang mit einem doppelwandigen Rohrleitungssystem erforderlichen Betriebserfahrung einen Sicherheitsgrund i. S. d. § 12 Abs. 2 S. 4 VAwS. Bislang wurde ein Doppelrohrsystem in einer mit der Hydrantenbetankungsanlage des Frankfurter Flughafens vergleichbaren Dimension nicht errichtet. Auch die TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH hat mit Stellungnahme vom 29.11.2006 dargelegt, dass derzeit keine verbindlichen Erfahrungswerte mit vergleichbaren Systemen existieren. Die Verwendung doppelwandiger Rohrleitungen ist bei einem derart weit verzweigten Leitungssystem wie dem Unterflurbetankungssystem auf dem Flughafen Frankfurt Main (noch) nicht Stand der Technik.

Mit Stellungnahme vom 27.03.2007 hat auch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, bestätigt, dass die von der Vorhabensträgerin vorgetragene Sicherheitsgründe, die gegen die Verwendung doppelwandiger Rohre sprechen, als hinreichend angesehen werden. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, im Rahmen der Ausführungsplanung für einzelne Rohrleitungsabschnitte bzw. -typen – wie vom Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, gleichwohl gefordert – die Sicherheitsrisiken im Einzelfall zu konkretisieren.

Schon aus rechtlichen Gründen konnten die vom Regierungspräsidium Darmstadt vorgeschlagenen Bedingungen nicht in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden. Da § 19 h Abs. 1 WHG Nebenbestimmungen nicht ausdrücklich zulässt, kann die Eignungsfeststellung als gebundene Entscheidung nur dann mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn sie sicherstellen sollen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen, die zum Zeitpunkt des



Erlasses der Eignungsfeststellung noch nicht zweifelsfrei vorliegen oder vollständig nachgewiesen werden können, erfüllt werden (vgl. § 36 Abs. 1 2. HS HVwVfG). Dies ist hier jedoch gerade nicht der Fall: Bereits auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen hat die Vorhabensträgerin nachgewiesen, dass ein doppelwandiges Rohrleitungssystem zum Transport von Kerosin auf dem Frankfurter Flughafen zum jetzigen Zeitpunkt ein unkalkulierbares Sicherheitsrisiko darstellt. Eine Beurteilung im Rahmen der Ausführungsplanung würde zu keinem anderen Ergebnis führen.

Zudem ist die isolierte Betrachtung einzelner Rohrleitungsabschnitte losgelöst aus dem funktionalen Zusammenhang der Gesamtanlage aus technischen Gründen nicht sinnvoll: Die Realisierung einzelner Abschnitte in doppelwandiger Ausführung würde aufgrund der in diesen Bereichen nicht durchführbaren Dichtigkeitsverfahren einen zusammenhängenden Dichtheitsnachweis unmöglich machen. Außerdem kommen nur wenige Abschnitte in Betracht, in denen doppelwandige Rohre überhaupt verwendet werden könnten: Die Pitleitungen verlaufen überwiegend innerhalb der Abfertigungsbereiche der Flugzeugpositionen; eine Doppelwandigkeit würde dort durch den Gasüberdruck das Gefahrenpotential für Personen und Flugzeuge erhöhen. Die Verteilleitungen schließlich werden über weite Strecken ausschließlich gerade geführt (wie z. B. bei der Querung des Start- und Landebahnsystems, entlang der Rollwege und der Flugsteige am Terminal 3), wo der Einsatz von Dehnungsbögen und die Entstehung unkontrollierbarer Tiefpunkte unvermeidbar ist.

Auch die Gleichwertigkeit des technischen Aufbaus hat die Vorhabensträgerin nachgewiesen, § 12 Abs. 2 S. 5 VAwS. Der Gewässerschutz ist auch bei Einwandigkeit der Leitungen gewährleistet. Durch technische und betriebliche Maßnahmen ist sichergestellt, dass ein etwaiger Rohrbruch bzw. eine schleichende Leckage rechtzeitig erkannt und gemeldet werden, § 12 Abs. 2 S. 7 VAwS. Diejenigen Rohrleitungsteile, die rohrbruchgefährdet sind (wie eingeschweißte Stutzen, T-Stücke oder lösbare Verbindungen), werden nur in flüssigkeitsdichten und permanent lecküberwachten Schächten eingebaut. Schleichende Leckagen an diesen Stellen werden ebenfalls sicher zurückgehalten. Zudem werden die Rohrleitungen regelmäßig auf ihre Dichtheit überwacht: In Nebenbestimmung Nr. 4 unter A X 2 wird der Vorhabensträgerin auferlegt, täglich in den Förderpausen das sog. Druck-Sprung-Verfahren (DS-Verfahren) durchzuführen. Diese Dichtheitskontrolle wird ergänzt durch das Druck-Temperatur-Verfahren (DT-Verfahren), das einmal im Monat durchzuführen ist. Mit Nebenbestimmung Nr. 2 unter A X 2 ist sichergestellt, dass die Rohrleitungsabschnitte nur so dimensioniert sein dürfen, dass die DS-/DT-Prüfverfahren mit der erforderlichen Genauigkeit eingesetzt werden können. Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Nachweis der Gleichwertigkeit erbracht.

Auch die TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH hat mit gutachterlicher Stellungnahme vom 29.11.2006 festgestellt, dass die beantragte einwandige Ausführung der Leitungen als dem doppelwandigen Rohrleitungssystem gleichwertig i. S. d. § 12 Abs. 2 S. 4 VAWS anzusehen ist. Angesichts der hohen Anforderungen an die Ausführung der Rohrleitungen, die Lecküberwachung der rohrbruchgefährdeten Einbauteile sowie der täglich bzw. monatlich wiederkehrenden Dichtigkeitsprüfungen hat der Gutachter gegen den Betrieb der Anlage in der beantragten Form keine Bedenken. Im Gegenteil: Aus Sicherheitsgründen ist nach Auffassung des Gutachters das im bereits 25-jährigen Betrieb bewährte einwandige System einer sich im Entwicklungsstand befindlichen doppelwandigen Anlage vorzuziehen.

Abschließend sei darauf verwiesen, dass das Betankungssystem des Frankfurter Flughafens mit seinen unterirdischen einwandigen Rohrleitungen in der Begründung zu § 12 VAWS als „maßgebendes Beispiel“ für eine gleichwertige Anlage i. S. d. § 12 Abs. 2 S. 4 VAWS herangezogen wird, da es ein sehr genaues Überwachungssystem aufweist, das nicht nur Rohrbrüche, sondern auch kleinste schleichende Leckagen erfassen kann.

### **14.3 Abfallentsorgung**

Den Belangen der Abfallwirtschaft wurde durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen und Hinweisen Rechnung getragen. Die ordnungsgemäße Abfallentsorgung ist sowohl während der Bauphase als auch nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens im laufenden Betrieb gesichert. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt hat in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 ausgeführt, dass gegen die Planfeststellung aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen.

#### **14.3.1 Abfallentsorgung in der Bauphase**

Die Planfeststellungsbehörde ist nach dem Vortrag der Vorhabensträgerin davon überzeugt, dass der in der Bauzeit anfallende Erdaushub und Bauschutt sachgerecht entsorgt wird.

Es ist geplant, den unbelasteten Erdaushub, der wieder in das Erdreich eingebaut werden soll, kurzzeitig auf dafür vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen zu lagern. Das Erdgewinnungsmaterial aus den Altlastenverdachtsflächen soll dagegen auf temporären Bereitstellungsflächen beprobt und auf seinen Schadstoffgehalt untersucht werden. Nicht wieder einbaufähiges Bodenmaterial soll abhängig von seiner abfalltechnischen Einstufung zur Depositionierung auf externe Lagerflächen verbracht werden.

Der Planfeststellung eines detaillierten Entsorgungskonzeptes bedurfte es nicht. Insbesondere die konkreten Abfallentsorgungswege sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. So hat das Regierungspräsidium Darmstadt in seiner Stellungnahme vom 27.03.2007 ausdrücklich

darauf hingewiesen, dass die endgültige Festlegung der Entsorgungswege in einem sich an die Planfeststellung anschließenden abfallrechtlichen Nachweisverfahren i. S. d. §§ 42 ff. des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz - KrW-/AbfG) erfolgt. Denn erst nach der abfallrechtlichen Einstufung des anfallenden Bauschutts bzw. Bodenmaterials kann entschieden werden, welche Mengen auf welche Deponien bzw. Einbauorte verbracht werden. Jedenfalls sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabensträgerin aufgeführten externen Lagerflächen grundsätzlich geeignet, eine ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Aushubmassen zu gewährleisten.

Einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der geplanten Flächen zur Zwischenlagerung von Erdgewinnungsmaterial bedarf es nach derzeitigem Kenntnisstand nicht. Der Tatbestand des § 4 Abs. 1 S. 1, S. 3 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) i. V. m. § 1 Abs. 1 S. 1, S. 2 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) und Nr. 8.12 des Anhangs zur 4. BImSchV ist nicht erfüllt. Dem Plan B5.1-1 ist zu entnehmen, dass die beiden geplanten temporären Bereitstellungsflächen zur Beprobung des Erdgewinnungsmaterials aus den Altlastenverdachtsflächen innerhalb des Flughafengeländes und damit auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle errichtet und betrieben werden sollen. Auch Nr. 8.14 des Anhangs zur 4. BImSchV ist nicht einschlägig. Nach dem Vortrag der Vorhabensträgerin ist eine längerfristige Lagerung über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nicht vorgesehen. Vielmehr soll das Erdgewinnungsmaterial der Altlastenverdachtsflächen zur Beprobung und Klassifizierung nur wenige Tage zwischengelagert werden, bevor es auf eine geeignete Deponie verbracht wird. Sollte sich wider Erwarten im Rahmen der Ausführungsplanung anderes ergeben, weil die geplanten Stätten zur Zwischenlagerung außerhalb des Flughafengeländes errichtet und betrieben bzw. die Abfälle über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr gelagert werden sollen, so sind die entsprechenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde einzuholen.

#### **14.3.2 Abfallentsorgung in der Betriebsphase**

Die Vorhabensträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass der während des Flughafenbetriebs anfallende Abfall auch nach dem Ausbau gemäß den Anforderungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) gesammelt und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt wird. Das bestehende Abfallwirtschaftskon-

zept der Vorhabensträgerin soll weitergeführt werden, indem im geplanten Terminal 3 Abfallsammelräume eingerichtet und auf dem Vorfeld und im Betriebsbereich des südlichen Flughafengeländes Container aufgestellt werden. Die im zukünftigen Werftbereich auf dem südlichen Flughafengelände angesiedelten Luftverkehrsgesellschaften sollen ihr eigenes Abfallmanagement betreiben und die in ihren Zuständigkeitsbereichen anfallenden Abfälle in eigener Regie entsorgen.

#### **14.4 Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen**

Anlässlich des planfestgestellten Vorhabens sind verschiedene Leitungen zur Versorgung mit Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme oder Telekommunikation sowie zur Entsorgung von Abwasser zu sichern bzw. zu verlegen. Mehrere Leitungen müssen während der Bauzeit mit Schutzvorkehrungen gegen etwaige Beschädigungen versehen werden. Andere Leitungen sind vorhabensbedingt stillzulegen bzw. zurückzubauen und in einer neuen Trasse zu verlegen. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Pläne B3.9-1 bis B3.9-22 und das Bauwerksverzeichnis Leitungssicherungs- und -verlegungsmaßnahmen in Anlage B3\_2 verwiesen.

Die planerische Darstellung der geplanten Maßnahmen zur Leitungsverlegung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die von Einwanderseite erhobene Kritik an der Darstellungsweise wird zurückgewiesen. Auch die in den Planfeststellungsunterlagen bloß nachrichtliche Darstellung der Leitungen, die innerhalb des zukünftigen Geländes der Vorhabensträgerin verlegt werden, entspricht dem Gebot der Konfliktbewältigung. Zwar können auch innerhalb des Geländes der Vorhabensträgerin Konflikte mit den von den Verlegungsmaßnahmen betroffenen Leitungsträgern auftreten, zumal die in einem Grundstück verlegten Leitungen nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs keine wesentlichen Bestandteile desselben sind, sondern nach § 95 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) als Scheinbestandteile Eigentum des Leitungsbetreibers bleiben (vgl. nur BGHZ 125, 56; 138, 266). Doch das grundsätzlich bestehende Konfliktpotenzial ist ausgeräumt, nachdem die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 18.09.2007 Einverständniserklärungen der von den vorhabensbedingten Verlegungsmaßnahmen betroffenen Leitungsträger vorgelegt hat. Mit Schreiben vom 22.08., 24.08. und 31.08.2007 haben die 3 T Telekommunikationsgesellschaft mbH, die NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH für die Mainova AG sowie die Deutsche Telekom AG ausdrücklich bestätigt, dass sie mit der Verlegung ihrer Leitungen einverstanden sind. Auch Dritte sind von den Leitungsverlegungen nicht berührt, da die betroffenen Leitungen ausweislich des Schreibens der Vorhabensträgerin vom 18.09.2007 ausschließlich der Versorgung des Flughafens dienen; eine Beeinträchtigung des übergeordneten Gas- bzw. Telekommunikationsnetzes ist nicht zu erwarten.

Vor dem Hintergrund der festgesetzten Nebenbestimmungen sind die Maßnahmen zur Sicherung und Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen mit den berührten öffentlichen und privaten Belangen vereinbar. Mit der Nebenbestimmung Nr. 1 unter A XI 15.3 wird sichergestellt, dass sämtliche Leitungssicherungen und -verlegungen in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Leitungsträgern erfolgen. Dabei sind die Anweisungen und Hinweise der Leitungsträger zum Schutz ihrer Anlagen zu beachten. Zudem ist durch die Nebenbestimmung Nr. 2 unter A XI 15.3 gewährleistet, dass Leitungen, die in Betrieb sind, erst dann unterbrochen werden, wenn Ersatzleitungen zur Verfügung stehen, die zumindest vorübergehend die Versorgung des Flughafens bzw. der Bevölkerung mit Wasser, Elektrizität und Gas sowie die Entsorgung von Abwasser übernehmen können. Die Vorhabensträgerin hat dafür zu sorgen, dass die Leitungstrassen und deren Schutzstreifen von jeglicher Bebauung freigehalten werden (vgl. Nebenbestimmung Nr. 3 unter A XI 15.3). Auch und gerade im Rahmen der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Leitungsbestände zu beachten und Sicherheitsabstände zu den Trassen einzuhalten, in denen die Pflanzung von Bäumen, Sträuchern und Hecken zu unterbleiben hat.

## **15 Landesplanung und Raumordnung**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, §§ 8 bis 10 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG, § 4 Abs. 1 bis 3 ROG, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 Nr. 1 HLPG. Es steht mit den landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 einschließlich der Änderung des Landesentwicklungsplans im Einklang. Ein Einklang mit den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 ist – soweit erforderlich – durch entsprechende Zielabweichungsentscheidungen hergestellt worden.

Die Ziele der Raumordnung sind gemäß § 4 Abs. 1, Abs. 3 ROG i. V. m. § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 Nr. 1 HLPG beachtet und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 2 ROG i. V. m. § 4 Abs. 2, Abs. 3 Nr. 1 HLPG berücksichtigt worden. Die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Raumordnung gemäß § 2 ROG ist bereits im Rahmen der Änderung des Landesentwicklungsplans festgestellt worden

### **15.1 Landesentwicklungsplan Hessen 2000**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans (LEP) Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung vom 13.12.2000 (GVBl. 2001 I S. 2) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.01.2003 (GVBl. I S. 62), geändert durch die Rechtsverordnung vom 22.06.2007 (GVBl. I S. 406) in der Fassung der Berichtigung vom 20.09.2007 (GVBl. I S. 578).

Der LEP Hessen 2000 betont in Ziffer 7.4 den besonderen Stellenwert des internationalen Großflughafens Frankfurt Main mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten und formuliert als Ziel, dass der Flughafen auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen soll. Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main, die nach ihrem Zusammenhang der Ziffer 7.4 des LEP Hessen 2000 zuzuordnen ist, konkretisiert diese Vorgaben zu einem Vorranggebiet für die räumlich und sachlich bestimmte Erweiterung des Frankfurter Flughafens.

Insgesamt enthält die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main folgende den Standort für die räumliche Entwicklung des Flughafens sichernde Zielfestlegungen:

*„III. 1 Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main:*

*Z Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind“.*

*„III. 2 Ausbau der Bundesfernstraßen:*

*Z Planungen und Nutzungen, die die folgenden Ausbaumaßnahmen der Bundesfernstraßen verhindern oder erschweren könnten, sind zu vermeiden:*

- Ausbau der A 5 um einen weiteren Fahrstreifen zwischen Frankfurter Kreuz und Anschlussstelle Zeppelinheim in Fahrtrichtung Süden sowie teilweise zwischen Frankfurter Kreuz und Anschlussstelle Niederrad in Fahrtrichtung Norden; zusätzlicher Fahrstreifen am Frankfurter Kreuz in der Verbindungsrampe von der A 3 (West) auf die A 5 (Süd);*
- Um- und Ausbau der Anschlussstelle Zeppelinheim“.*

*„III. 3 Neuordnungsmaßnahmen in der Elektrizitätsinfrastruktur:*

*Z Zur Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten sowie des zukünftigen Betriebs des Flughafens sind Neuordnungsmaßnahmen der Elektrizitätsinfrastruktur notwendig.*

*Die in der Plankarte gekennzeichneten Hochspannungsfreileitungen sollen zurückgebaut und soweit notwendig durch eine Verkabelung ersetzt werden.“*

*„III. 4 Sonstige Festlegungen:*

*Z Die für die Erweiterung des Flughafens erforderlichen naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen sollen, sofern dies nicht bereits geschehen ist, regionalplanerisch gesichert werden. Dies soll auf Grundlage eines regionalen Kompensationskonzeptes erfolgen, welches in Abstimmung mit dem Siedlungsstrukturkonzept entwickelt wird. Die Festlegung der Ausgleichsflächen soll insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten Weiterentwicklung des Regionalparks Rhein-Main erfolgen.“*

Mit den in der Änderung des Landesentwicklungsplans in Ziffer III. 1 bis 3 des Plantextes i. V. m. der Plankarte festgelegten Zielen liegt eine abschließende landesplanerische Standortentscheidung zugunsten des planfestgestellten Vorhabens (Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn) vor. Dieses Ziel ist, wie auch das Ziel der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachruhe der Bevölkerung (LEP Ziff. 7.4) und der konkretisierende Grundsatz in Ziffer III. 1 der LEP-Änderung, dass ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung ist, im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Entscheidung beachtet bzw. berücksichtigt worden (vgl. C III 6.1.7).

Für die Zielfestlegung gemäß Ziffer III. 4 „Sonstige Festlegungen“ der LEP-Änderung, wonach die für die Erweiterung des Flughafens erforderlichen naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen (sofern nicht bereits geschehen) regionalplanerisch zu sichern sind, bedarf es der Umsetzung durch die Regionalplanung, § 9 Abs. 4 HLPG. Mit der Neuaufstellung des Regionalplans, für den in der Zeit vom 02.05.2007 bis 01.08.2007 die Anhörung und Offenlegung bzw. frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden stattgefunden hat, ist die Regionalplanung diesem Handlungsauftrag nachgekommen (vgl. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007).

Die Prüfung der Vereinbarkeit der im Ausbaufall vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen bzw. -flächen mit den betroffenen Zielen der Raumordnung erfolgte durch die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des Regionalplans Südhessen 2000, genehmigt von der Landesregierung am 14.11.2000, erneut genehmigt am 23.08.2004 (StAnz. 2004, S. 2937).

Die im Planfeststellungsverfahren geltend gemachten Einwendungen gegen die Änderung des Landesentwicklungsplans sind für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ohne Belang, da die wirksamen Festlegungen des Landesentwicklungsplans von der Planfeststellungsbehörde nach § 4 ROG i.V.m. § 4 HLPG zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind. Im

Übrigen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, an der Rechtmäßigkeit der oben zitierten landesplanerischen Zielfestlegungen zu zweifeln.

## **15.2 Regionalplan Südhessen 2000**

Während die Vereinbarkeit der Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn mit den Zielen der Raumordnung durch die Festlegung eines Vorranggebietes „Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main“ mit der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 hergestellt worden ist, war zur Herstellung der Zielvereinbarkeit der im Ausbaufall vorgesehenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen ein entsprechendes Zielabweichungsverfahren erforderlich, soweit die hierfür notwendigen Flächen im Regionalplan Südhessen (RPS) 2000 nicht als „Waldbereich, Zuwachs“ ausgewiesen sind. Die Durchführung der Verfahren sowie die Entscheidung über die Zulassung der Zielabweichungen ist durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt.

Zusätzlich zu den Ersatzaufforstungsmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen nach dem HENatG in Bereichen für Landschaftsnutzung und -pflege vorgesehen. Die geplanten Maßnahmen entsprechen der in diesen Bereichen vorbehaltenen Nutzung (u. a. Pflege und Offenhaltung der Kulturlandschaft, der kleinflächigen Biotopentwicklung und -vernetzung), ein Zielabweichungsverfahren ist hierfür nicht notwendig.

### **15.2.1 Vereinbarkeit der planfestgestellten Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main mit den Zielen des Regionalplans**

Den planfestgestellten Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main sollen, wie in der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 dargestellt und in zahlreichen Einwendungen vorgetragen, die Ziele „Waldbereich, Bestand“ (Ziff. 10.2-14), „Regionaler Grünzug“ (Ziff. 3.1-2), „Grundwassersicherung“ (Ziff. 4.1-5 u. 4.1-7) und „Industrie- und Gewerbebereich, Bestand“ (Ziff. 2.4.2-4) im Regionalplan Südhessen 2000 entgegen gestanden haben. Einer konkreten Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit diesen Zielen des RPS 2000 durch die Planfeststellungsbehörde bedurfte es aber nicht, da durch die Ausweisung des Vorranggebietes „Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main“ in dem nach der Planhierarchie höherrangigen Landesentwicklungsplan die entgegenstehenden Ziele und Grundsätze des noch nicht angepassten Regionalplans Südhessen 2000 verdrängt werden. Ein den Regionalplan Südhessen 2000 ersetzender, an die Festlegungen der Änderung des Landesentwicklungsplans angepasster Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in der Aufstellung. Die Erweiterungsflächen sind dort als „Fläche für den Luftverkehr, geplant“ dargestellt (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsi-



ums Darmstadt vom 02.04.2007, Abt. III, S. 2; Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007).

### **15.2.2 Vereinbarkeit der forstrechtlichen Ersatzmaßnahmen mit den Zielen des Regionalplans**

Die planfestgestellten forstrechtlichen Ersatzmaßnahmen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf ihre Vereinbarkeit mit den Festlegungen des Regionalplans Südhessen 2000 hin geprüft worden. Aufgrund der vorgesehenen Raumnutzungen (Aufforstungen) wurden die Maßnahmen F 15 Nieder-Erlenbach Nord, F 30 Praunheim, GG 7 Langenau/Nonnenau, GG 15 Kornsand-Nord, GG 100 Wasserbiblos, GG 313-314 Bischofsheim, GG 322 Rockenwörth/Rauchenau, HU 38 Ronneburg, HU 40 Domäne Hundsrück, HU 41 Gründau, OF 42 Dudenhofen und OF 59 Egelsbach als raumbedeutsam eingestuft.

Sofern geplante forstrechtliche Ersatzmaßnahmen bereits den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 entsprechen, bedarf es keines landesplanerischen Verfahrens. Widerspricht eine vorgesehene Maßnahme hingegen den Festlegungen des Regionalplans, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Zielabweichungsentscheidung nach § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG i. V. m. § 12 HLPG notwendig. Nach Abschluss der Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass:

- die Maßnahmen F 15 Nieder-Erlenbach Nord, GG 15 Kornsand-Nord, GG 100 Wasserbiblos, HU 41 Gründau und OF 42 Dudenhofen mit den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 vereinbar sind und
- die Maßnahmen F 30 Praunheim, GG 7 Langenau/Nonnenau, GG 313-314 Bischofsheim, GG 322 Rockenwörth/Rauchenau, HU 38 Ronneburg, HU 40 Domäne Hundsrück und OF 59 Egelsbach den Zielfestlegungen im Regionalplan teilweise widersprechen und eine Zielabweichungsentscheidung (siehe C III 15.2.3) notwendig machen.

Die Ermittlung der von den beantragten forstrechtlichen Ersatzmaßnahmen betroffenen Festlegungen des Regionalplans Südhessen 2000, die im Folgenden dargestellt wird, basiert auf der Verschneidung der von der Vorhabensträgerin zur Verfügung gestellten digitalen Daten mit den digitalen Daten des RPS 2000 der oberen Landesplanungsbehörde.

#### **15.2.2.1 F 15 Nieder-Erlenbach Nord**

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen auf der Fläche F 15 Nieder-Erlenbach Nord (ca. 3,9 ha) sind mit dem RPS 2000 vereinbar. Die für diese Maßnahmen vorgesehenen Flächen sind in

der Plankarte des Regionalplans vollständig als „Waldbereich, Zuwachs“ ausgewiesen und entsprechen somit den textlichen Zielfestlegungen (Ziff. 10.2).

#### **15.2.2.2 GG 15 Kornsand-Nord**

Die auf einer Fläche von ca. 29 ha geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen (GG 15 Kornsand-Nord) sind mit den textlichen Zielfestlegungen sowie der Darstellung in der Plankarte, die an dieser Stelle einen „Waldbereich, Zuwachs“ ausweist, vereinbar (Ziff. 10.2). Aufgrund von Konflikten mit der Bebauungsplanung „Rheinvorland“ der Gemeinde Trebur wurde die für die vorgesehenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG 15 „Kornsand-Nord“ notwendige Gesamtfläche um die Flächen in der Gemarkung Geinsheim, Flur 20, Flurstücke 1 bis 6 reduziert. In einem zwischen der Gemeinde Trebur und der Vorhabensträgerin geschlossenen Vereinbarung verpflichtet sich die Gemeinde, den Bebauungsplan „Rheinvorland“ inhaltlich der Maßnahmenplanung der Vorhabensträgerin für die verbleibenden Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG 15 „Kornsand-Nord“ anzupassen (siehe Schreiben der Vorhabensträgerin vom 24.09.2007, Anlagen 2 bis 5).

#### **15.2.2.3 GG 100 Wasserbiblos**

Für die Aufforstungsmaßnahmen auf der Fläche GG 100 Wasserbiblos im Umfang von ca. 39,1 ha ist die Vereinbarkeit mit dem RPS 2000 durch die Zielabweichungsentscheidung der Regionalversammlung bereits hergestellt worden. Die Regionalversammlung Südhessen hat mit Beschluss vom 02.11.2007 eine Zielabweichungsentscheidung getroffen, welche die Abweichung von den Zielen des RPS 2000 für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen zulässt (vgl. Drucksache für die Regionalversammlung Nr.: VII/23.1, mitgeteilt mit Schreiben des Regierungspräsidium Darmstadt als obere Landesplanungsbehörde vom 07.12.2007).

#### **15.2.2.4 HU 41 Gründau**

Die auf der Fläche HU 41 Gründau (ca. 3,9 ha) geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen sind mit den Zielfestlegungen des RPS 2000 vereinbar.

Insgesamt ist die Fläche im Regionalplan Südhessen 2000 mit 2,6 ha als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ und ca. 1,3 ha „Waldbereich, Bestand“ ausgewiesen. Auf ca. 0,5 ha überlagert ein „Bereich für die Grundwassersicherung“ die für die Maßnahme HU 41 Gründau geplante Fläche.

Aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme (< 5 ha) sind die Maßnahmen mit den Festlegungen für den „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ sowie den „Bereich für die Grundwassersicherung“ vereinbar (Ziff. 10.2-15). Auch wird die Erhaltung und Entwicklung

der Freiraumfunktion durch die Aufforstungsmaßnahmen unterstützt und die Grundwasserneubildung nicht eingeschränkt. Die Überlagerung mit dem festgelegten „Waldbereich, Bestand“ ist auf die maßstabsbedingte Ungenauigkeit bei der Abgrenzung des Waldbereichs in der Karte des RPS 2000 (Maßstab 1:100.000) zurückzuführen.

#### **15.2.2.5 OF 42 Dudenhofen**

Mit dem RPS 2000 vereinbar sind auch die Aufforstungsmaßnahmen auf der Fläche OF 42 Dudenhofen (ca. 6,4 ha). Die Maßnahmenfläche ist im Regionalplan vollständig als „Waldbereich, Zuwachs“ ausgewiesen, die Aufforstungsmaßnahmen entsprechen somit den Darstellungen in der Plankarte und den textlichen Zielfestlegungen (Ziff. 10.2).

#### **15.2.2.6 F 30 Praunheim**

Nicht ohne Zielabweichung mit den Zielen des RPS 2000 vereinbar, sind hingegen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen auf der Fläche F 30 Praunheim (ca. 2,9 ha), da die Fläche fast vollständig als „Bereich für die Landwirtschaft“ dargestellt ist (Ziff. 10.1-13). Eine Vereinbarkeit mit den raumordnerischen Zielfestlegungen kann nur durch eine Zielabweichungsentscheidung hergestellt werden, da die landwirtschaftliche Bodennutzung in den „Bereichen für die Landwirtschaft“ Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen hat.

Nach der Plankarte des RPS 2000 hat die landwirtschaftliche Nutzung auf ca. 2,8 ha im „Bereich für die Landwirtschaft“ Vorrang, ca. 0,1 ha sind als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesen. Zusätzlich ist die Fläche vollständig durch einen überlagernden „Regionalen Grünzug“ sowie einen „Bereich für die Grundwassersicherung“ gesichert. Eine Vereinbarkeit der fast vollständig als „Bereich für die Landwirtschaft“ ausgewiesenen Flächen ist, wie bereits dargestellt, nur durch eine entsprechende Zielabweichungsentscheidung herzustellen.

Wegen der geringen Flächeninanspruchnahme (ca. 0,1 ha) sind die Maßnahmen mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ vereinbar. Sie stehen dem Ziel der Erhaltung und Entwicklung der Freiraumfunktionen nicht entgegen.

Die Maßnahmen sind auch mit den Zielfestlegungen für den „Regionalen Grünzug“ (Ziff. 3.1) vereinbar. Der „Regionale Grünzug“ dient der Sicherung des Freiraumes als Träger wichtiger Funktionen von Boden, Wasser, Luft, Klima, Wald und Landschaft. Diese Funktionen dürfen durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung bzw. der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind nicht zulässig (Ziff. 3.1-2). Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen unterstützen die Zielset-

zung des „Regionalen Grünzuges“. Aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme (2,9 ha) ist mit keiner erheblichen Änderung der klimatischen Verhältnisse zu rechnen. Zwar wird die Funktion der Fläche für die Kaltluftproduktion eingeschränkt und zugunsten der Frischluftentstehung verschoben; es ist aber keine erhebliche Änderung der klimatischen Verhältnisse zu befürchten, da ausreichend Kaltluft produzierende Flächen in der näheren Umgebung westlich der Bundesautobahn A 5 und weiter nördlich erhalten bleiben.

Die Maßnahmen sind mit den Festlegungen für den „Bereich für die Grundwassersicherung“ vereinbar (Ziff. 4.1). Eine Einschränkung der Grundwasserströmung und -neubildung ist nicht zu erwarten. Zudem bedarf es aufgrund der geringen Flächengröße (< 5 ha) keines landesplanerischen Verfahrens nach Ziff. 10.2-15 des Regionalplanes.

#### **15.2.2.7 GG 7 Langenau/Nonnenau**

Für die Maßnahmen auf der Fläche GG 7 Langenau/Nonnenau (insgesamt ca. 58,1 ha: davon sind Ersatzaufforstungen im Umfang von ca. 44,4 ha vorgesehen) ist aufgrund des notwendigen Flächenbedarfs von „Bereichen für Landschaftsnutzung und -pflege“ eine Zielabweichungsentscheidung notwendig.

Die für die Ersatzaufforstungen vorgesehene Fläche ist in der Plankarte vollständig als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesen. Zusätzlich ist die Fläche komplett durch die überlagernden Raumfunktionen „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“, „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand“ und bis auf 6,4 ha als „Regionaler Grünzug“ geschützt. Ca. 0,5 ha ist als „NSG, Planung“ dargestellt.

Die in der Plankarte dargestellten "Bereiche für Landschaftsnutzung und -pflege" sind nach Ziffer 3.5-1 des RPS 2000 verschiedenen Nutzungen vorbehalten (beispielsweise der landwirtschaftlichen Nutzung, der Pflege und dem Offenhalten der Kulturlandschaft oder der kleinflächigen Biotopentwicklung und -vernetzung). Im Rahmen der sonstigen Bestimmungen des Plans dürfen in diesen Bereichen in geringem Umfang (< 5 ha) Flächen für Aufforstungsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Da die vorgesehene Fläche über die in Ziffer 3.5-2 definierte Flächenvorgabe hinausgeht, ist zur Herstellung der Zielvereinbarkeit eine Zielabweichungsentscheidung notwendig.

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen dienen neben der Kompensation für den Verlust von Waldflächen auch der Sicherung des Freiraumes, sie sind daher mit den Zielfestlegungen für den „Regionalen Grünzug“ (Ziff. 3.1) vereinbar. Infolge der Aufforstungsmaßnahmen kommt es zu keiner Unterbrechung der Luftaustauschbahnen, erhebliche Änderungen der klimatischen Verhältnisse sind daher nicht zu erwarten.

Auch die Zielfestlegungen für den „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand“ (Ziff. 4.2) stehen den vorgesehenen Maßnahmen nicht entgegen. Insbesondere werden die Anforderungen an den Hochwasserschutz (Ziff. 4.2.2) durch entsprechende Auflagen sichergestellt (vgl. Auflagen A VIII 3.4 Nrn. 1-13).

Die Maßnahmen sind zudem mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ vereinbar (Ziff. 3.2). Da die Aufforstung von Auwald und Parkwald der ökologischen Aufwertung und Weiterentwicklung der bestehenden Biotope dient, besteht aus Sicht der oberen Naturschutzbehörde gegen die vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.04.2005, S. 27 und vom 29.03.2007, S. 17).

Die Ausweisung als „NSG, Planung“ steht den Aufforstungsmaßnahmen nicht entgegen. Es handelt sich vielmehr um einen Hinweis auf ein im Planungszeitraum vorgesehenes Ausweisungsverfahren.

#### **15.2.2.8 GG 313-314 Bischofsheim**

Die Aufforstungsmaßnahmen auf der Fläche GG 313-314 Bischofsheim (insg. ca. 14,3 ha) sind mit der Zielfestlegung des „Bereichs für die Landwirtschaft“ des RPS 2000 nicht ohne Zielabweichung vereinbar.

Die für Aufforstungsmaßnahmen vorgesehene Fläche ist in der Plankarte des Regionalplans mit ca. 13,4 ha als „Bereich für die Landwirtschaft“ und ca. 0,9 ha als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ dargestellt. Zudem überlagert ein „Regionaler Grünzug“ die Fläche fast vollständig.

Da die Aufforstungsmaßnahmen den Zielen der im Regionalplan ausgewiesenen „Bereiche für die Landwirtschaft“ widersprechen (Ziff. 10.1-13), ist eine Vereinbarkeit auf dem Weg einer Zielabweichungsentscheidung herzustellen.

Hingegen stehen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen den Zielen der Erhaltung und Entwicklung von Freiraumfunktionen im „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ nicht entgegen. Da lediglich 0,9 ha „Bereiche für Landschaftsnutzung und -pflege“ in Anspruch genommen werden, bedarf es hierfür keines Zielabweichungsverfahrens.

Die Maßnahmen, die neben der Kompensation für die Verluste von Waldflächen auch der Sicherung des Freiraumes dienen, sind mit den Zielfestlegungen für den „Regionalen Grünzug“ im Regionalplan (Ziff. 3.1) vereinbar. Erhebliche Veränderungen der klimatischen Verhältnisse sind durch die Maßnahmen nicht zu erwarten.

#### **15.2.2.9 GG 322 Rockenwörth/Rauchenau**

Auf der Fläche GG 322 Rockenwörth/Rauchenau (ca. 38,7 ha) sind die geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen nicht mit den Festlegungen des Regionalplans Südhessen 2000 vereinbar, entsprechend ist eine Zielabweichungsentscheidung notwendig.

Die im Regionalplan vollständig als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesene Fläche wird zusätzlich durch weitere, die Fläche komplett überlagernde Raumfunktionen geschützt („Regionaler Grünzug“, „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand“ und einen „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“). Zudem sind ca. 7,7 ha als „NSG, Planung“ und ca. 0,1 ha als „NSG, Bestand“ ausgewiesen.

Aufgrund des für die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächenbedarfs (> 5 ha) von „Bereichen für Landschaftsnutzung und -pflege“ bedarf es einer Zielabweichungsentscheidung.

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen dienen der Kompensation der Waldverluste sowie der Sicherung des Freiraumes, sie sind mit den Zielfestlegungen für den „Regionalen Grünzug“ im Regionalplan (Ziff. 3.1) vereinbar. Auch führen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Veränderungen der klimatischen Verhältnisse, da nur Teilbereiche aufgeforstet werden und Schneisen verbleiben.

Ferner stehen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen den Zielfestlegungen für den „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand“ (Ziff. 4.2) nicht entgegen. Insbesondere werden die Anforderungen an den Hochwasserschutz (Ziff. 4.2.2) durch entsprechende Auflagen sichergestellt (vgl. Auflagen A VIII 3.4 Nrn. 1-13).

Die Maßnahmen sind auch vereinbar mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ im Regionalplan (Ziff. 3.2), da sie der ökologischen Aufwertung und Weiterentwicklung bestehender Biotope dienen. Hinsichtlich ihrer Biotopfunktion sind die Maßnahmen zur Schaffung von Laubwald, Parkwald, Röhricht- und Grünlandflächen höher einzustufen als die vorhandenen Ackerflächen und Ackerbrachen. Aus Sicht der oberen Naturschutzbehörde bestehen gegen die vorgesehenen Maßnahmen keine naturschutzfachlichen Bedenken (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 29.03.2007, S. 17).

Zudem stehen die Maßnahmen der Ausweisung des „NSG, Planung“ und den entsprechenden Festlegungen in Ziffer 3.3 des Regionalplans nicht entgegen. Es handelt sich bei der

Ausweisung um einen Hinweis auf ein im Planungszeitraum vorgesehenes Ausweisungsverfahren.

#### **15.2.2.10 HU 38 Ronneburg**

Die vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen auf der Fläche HU 38 Ronneburg (7,0 ha) widersprechen ohne Zielabweichung den Zielfestlegungen des „Bereichs für besondere Klimafunktionen“ des RPS 2000. Aufgrund des notwendigen Flächenbedarfs entsprechen sie auch nicht den Zielvorgaben für die „Bereiche für Landschaftsnutzung und -pflege“. Die Zielvereinbarkeit ist daher im Rahmen einer Zielabweichungsentscheidung herzustellen.

Die Fläche ist im Regionalplan Südhessen 2000 mit ca. 6,5 ha als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ und ca. 0,5 ha als „Waldbereich, Bestand“ ausgewiesen. Die scheinbare Betroffenheit des „Waldbereichs, Bestand“ resultiert aus der maßstabsbedingten Ungenauigkeiten bei der Abgrenzung des Waldbereichs in der Karte des RPS 2000. Ca. 3,2 ha sind zusätzlich durch die Ausweisung „Bereich für besondere Klimafunktionen“ geschützt.

Eine Vereinbarkeit mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ist nach Ziff. 10.2-15 im Rahmen einer Zielabweichungsentscheidung herzustellen. Grundsätzlich stehen die Aufforstungsmaßnahmen jedoch dem Ziel der Erhaltung und Entwicklung von Freiraumfunktionen nicht entgegen (Ziff. 3.5-1, 3.5-2).

Hingegen widersprechen die Aufforstungsmaßnahmen ohne Zielabweichung der Zielfestlegung von „Bereichen für besondere Klimafunktionen“. Nach Ziffer 3.4-1 des RPS 2000 sind „Bereiche für besondere Klimafunktionen“ für die Kaltluftentstehung und den Kaltluftabfluss wichtige Gebiete. In ihnen hat die Erhaltung der Klimafunktionen Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungen. Auszuschließen sind insbesondere Bebauung, sonstige Versiegelung der Bodenoberfläche, Aufschüttungen oder eine Waldneuanlage.

#### **15.2.2.11 HU 40 Domäne Hundsrück**

Die Vereinbarkeit der Maßnahmen auf der Fläche HU 40 Domäne Hundsrück (ca. 64,3 ha) mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ist aufgrund des vorgesehenen Umfangs der Flächeninanspruchnahme im Rahmen einer Zielabweichungsentscheidung herzustellen.

Die für die Ersatzaufforstungsmaßnahme notwendige Fläche ist im Regionalplan vollständig als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesen. Die Fläche wird zusätzlich durch die Ausweisung eines „Regionalen Grünzugs“ (ca. 55,4 ha), die Überlagerung von ca. 8,7 ha „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ sowie ca. 0,4 ha „Be-

reich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Planung“ gesichert. Des Weiteren sind ca. 0,2 ha als „NSG, Bestand“ ausgewiesen.

Wie bereits dargestellt, bedarf die Vereinbarkeit der Aufforstungsmaßnahmen mit der Zielsetzung „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ einer Zielabweichungsentscheidung, da die für die Maßnahmen erforderliche Fläche die Flächenmarke von 5 ha übersteigt.

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen dienen der Kompensation der Verluste von Waldflächen sowie der Sicherung des Freiraumes, sie stehen daher im Einklang mit den Zielfestlegungen des Regionalplans Südhessen 2000 für den „Regionalen Grünzug“ (Ziff. 3.1). Auch führen die Aufforstungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Veränderungen der klimatischen Verhältnisse. Zwar sind die unbewaldeten Talräume der Mittelgebirge für die Kaltluftentstehung und den Kaltluftabfluss besonders wichtig (Begründung zu Ziff. 3.4), durch die Aufforstungen sind an dieser Stelle jedoch keine klimatischen Beeinträchtigungen zu erwarten. Ungeachtet der Aufforstungsmaßnahmen kann weiterhin eine ungehinderte Kaltluftbewegung von Nordosten nach Süden erfolgen. Für den Bereich ist jedoch insgesamt von einer Verringerung der Kaltluftproduktion zugunsten der Frischluftproduktion auszugehen. Für die lufthygienische Situation der Stadt Steinau ist dies aufgrund der Nähe zur Bundesautobahn A 66 positiv zu bewerten.

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen sind auch vereinbar mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ im Regionalplan (Ziff. 3.2). In diesen Bereichen haben die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen ökologischen Verbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die mit diesen Zielen in Einklang stehen, sind zulässig. Aus Sicht der oberen Naturschutzbehörde bestehen gegen die vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 29.03.2007, S. 17).

Die Zielfestlegungen für den „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand“ (Ziff. 4.2) stehen den Maßnahmen nicht entgegen. Insbesondere werden die Anforderungen an den Hochwasserschutz (Ziff. 4.2.2) durch die Planung der Vorhabensträgerin (vgl. C III 12.8.5) sichergestellt.

Auch das dargestellte „NSG, Bestand“ steht den Maßnahmen nicht entgegen.



### **15.2.2.12 OF 59 Egelsbach**

Zur Herstellung der Vereinbarkeit der Ersatzaufforstungsmaßnahmen auf der Fläche „OF 59 Egelsbach“ (ca. 34,6 ha) mit den Zielfestlegungen „Bereich für die Landwirtschaft“ sowie „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ und „Bereich für die Grundwassersicherung“ ist eine Zielabweichungsentscheidung notwendig.

Die für die Realisierung der Maßnahme notwendige Fläche ist im Regionalplan mit ca. 29,3 ha als „Bereich für die Landwirtschaft“ und ca. 5,3 ha als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesen. Die Fläche wird zudem vollständig durch einen „Regionalen Grünzug“ und auf fast der gesamten Fläche (ca. 33,5 ha) durch einen „Bereich für die Grundwassersicherung“ überlagert.

Nach Ziffer 10.1-13 ist der „Bereich für die Landwirtschaft“ der landwirtschaftlichen Bodennutzung vorbehalten. Auf diesen Flächen hat sie Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Eine Aufforstung dieser Flächen widerspricht somit den regionalplanerischen Zielfestlegungen (Ziff. 10.1), weswegen eine Vereinbarkeit mit den Raumordnungszielen, wie auch für den „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“, nur durch eine Zielabweichungsentscheidung herbeizuführen ist. Zwar stehen Aufforstungsmaßnahmen den Zielfestlegungen der „Bereiche für Landschaftsnutzung und -pflege“ nicht grundsätzlich entgegen, für Aufforstungen von mehr als 5 ha ist jedoch ein landesplanerisches Verfahren durchzuführen (Ziff. 10.2-15).

Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen, die über die Kompensation von Waldflächen hinaus auch der Sicherung des Freiraumes dienen, sind mit den Zielfestlegungen eines „Regionalen Grünzugs“ im Regionalplan (Ziff. 3.1) vereinbar. Erhebliche Veränderungen der klimatischen Verhältnisse durch die Maßnahmen sind nicht zu erwarten.

Grundsätzlich ist auch die Vereinbarkeit von Aufforstungsmaßnahmen mit den Zielfestlegungen für den „Bereich für die Grundwassersicherung“ möglich (Ziff. 4.1). Allerdings bedarf es gemäß der Festlegung in Ziffer 10.2-15 des Regionalplans für Aufforstungen von mehr als 5 ha im „Bereich für die Grundwassersicherung“ eines landesplanerischen Verfahrens.

### **15.2.3 Zielabweichungsentscheidung**

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 15.2.2 stehen einzelne geplante forstrechtliche Ersatzmaßnahmen auf den hierfür vorgesehenen Flächen nicht im Einklang mit den Zielen des RPS 2000 – für sie ist ein Zielabweichungsverfahren notwendig. Eine Abweichung vom Regionalplan kann gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG i. V. m. § 12 Abs. 3 S. 1 HLPG zugelassen

werden, wenn diese unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge des Regionalplans nicht berührt werden.

Nach umfassender Prüfung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahmen GG 7 Langenau/Nonnenau, F 30 Praunheim, GG 313-314 Bischofsheim, GG 322, HU 38 Ronneburg, HU 40 Domäne Hundsrück und OF 59 Egelsbach nach § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG i. V. m. § 12 HLPG eine Abweichung von den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 zugelassen und auf diese Weise die Vereinbarkeit mit den regionalplanerischen Zielfestlegungen hergestellt. Abweichungsentscheidungen waren notwendig, sofern die geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen auf Flächen vorgesehen sind, die in der Plankarte des Regionalplans als „Bereich für die Landwirtschaft“, als „Bereich für besondere Klimafunktionen“ ausgewiesen sind oder einen „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ sowie „Bereich für die Grundwassersicherung“ über 5 ha betreffen.

#### **15.2.3.1 Abweichung von Zielen der Raumordnung – „Bereich für die Landwirtschaft“**

Eine Abweichung von den Zielfestlegungen „Bereich für die Landwirtschaft“ zugunsten der vorgesehenen forstrechtlichen Ersatzmaßnahmen ist für die Maßnahme F 30 Praunheim im Umfang von ca. 2,8 ha, für die Maßnahmen GG 313-314 Bischofsheim im Umfang von ca. 13,4 ha und OF 59 Egelsbach im Umfang von ca. 29,3 ha zuzulassen, da Aufforstungsmaßnahmen den Zielen der Raumordnung von „Bereichen für die Landwirtschaft“, in denen der landwirtschaftlichen Bodennutzung Vorrang vor anderen Nutzungen eingeräumt wird, entgegenstehen.

Eine Zielabweichung ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar; die Grundzüge des Regionalplans werden nicht berührt.

Eine Abweichungsentscheidung für entsprechende Ersatzaufforstungsmaßnahmen ist lediglich für vier Flächen notwendig. Insgesamt betrifft die Zielabweichung 46,2 ha der im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesenen „Bereiche für die Landwirtschaft“. Bezogen auf die im Regionalplan Südhessen 2000 dargestellten „Bereiche für die Landwirtschaft“, die eine Fläche von 107.571 ha umfassen, sind lediglich 0,04 % der landwirtschaftlichen Vorrangflächen betroffen.

Die Fläche für die Maßnahme F 30 Praunheim liegt im Main-Taunus-Vorland. Die für die Aufforstung vorgesehenen Flächen nehmen ca. 2,8 ha „Bereich für die Landwirtschaft“ in Anspruch. Zur Sicherung der ökonomischen Funktion ist in dem Naturraum die Entwicklung zukunftsfähiger Betriebe zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flä-

chen und die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebsstandorte ist zu vermeiden (Ziff. 10.1-4). Derzeit wird die Fläche für die Maßnahme F 30 Praunheim ackerbaulich genutzt, bis auf einen kleinen Teilbereich liegt sie jedoch brach. Durch die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen wird in diesem Bereich kein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Entwicklung gefährdet.

Für die Maßnahmenflächen GG 313-314 Bischofsheim und OF 59 Egelsbach, die der Planungsregion Untermainebene zuzuordnen sind, enthält der Regionalplan lediglich allgemeine Zielfestlegungen. Die Maßnahmenflächen GG 313-314 Bischofsheim werden ackerbaulich und in geringem Umfang auch zur Baumaufzucht genutzt. Eine ackerbauliche Nutzung überwiegt auch auf der Fläche OF 59 Egelsbach, die für Aufforstungsmaßnahmen vorgesehen ist. Die Streuobstbereiche nordöstlich und westlich der planfestgestellten Aufforstungsfläche werden nicht beansprucht.

Auf keiner der betroffenen Flächen werden landwirtschaftliche Sonderkulturen für den Gartenbau oder Heil- und Gewürzpflanzen angebaut (Ziff. 10.1-6). Insgesamt ist der Verlust der landwirtschaftlichen Vorrangfläche weder qualitativ noch quantitativ so groß, dass die mit den regionalplanerischen Zielfestlegungen verfolgten Ziele in Frage gestellt werden. Die Abweichung ist daher mit einer geordneten raumordnerischen Entwicklung vereinbar.

#### **15.2.3.2 Abweichung von Zielen der Raumordnung – „Bereich für besondere Klimafunktionen“**

Eine Abweichungsentscheidung für die im Regionalplan Südhessen 2000 als „Bereich für besondere Klimafunktionen“ ausgewiesene Fläche, die durch die Maßnahme HU 38 Ronneburg im Umfang von ca. 3,2 ha in Anspruch genommen werden wird, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar.

Ziel der Festlegung für besondere Klimafunktionsbereiche (Ziff. 3.4) ist, unbewaldete Teilräume auszuweisen, die für die Kaltluftentstehung und den Kaltluftabfluss besonders wichtig sind, um die Frischluftversorgung in belasteten Räumen zu sichern. Die Ersatzaufforstungsmaßnahme kann zu einer Verringerung der Kaltluftproduktion zugunsten der Frischluftproduktion führen. Aufgrund der direkten räumlichen Nähe zu bestehenden Waldflächen und wegen der geringen Flächengröße werden jedoch weder die Funktion der Zielfestlegung noch die Ziele der Frischluftversorgung in Frage gestellt. Die Abweichung ist daher mit einer geordneten raumordnerischen Entwicklung vereinbar.

Auch die Grundzüge des Regionalplans werden nicht berührt. Insgesamt entfällt durch die Zielabweichungsentscheidung eine im RPS 2000 als „Bereich für besondere Klimafunktio-

nen“ ausgewiesene Fläche von ca. 3,2 ha. Das sind 0,08 % von insgesamt ca. 4.262 ha der im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesenen „Bereiche für besondere Klimafunktionen“. Die klimarelevanten Flächen sind jedoch wesentlich umfangreicher, da im überwiegenden Teil der als „Bereiche für den Schutz oberirdischer Gewässer“ und „Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ ausgewiesenen unbewaldeten Talräume der Mittelgebirge auf die Ausweisung von „Bereichen für besondere Klimafunktionen“ verzichtet worden ist (Begründung zu Ziff. 3.4), so dass die insgesamt zugunsten des Klimaschutzes gesicherten Flächen deutlich größer sind.

### **15.2.3.3 Abweichung von Zielen der Raumordnung – „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“**

Unter raumordnerischen Gesichtspunkten ist eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung hinsichtlich der im Regionalplan als „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ dargestellten Flächen, die durch die Maßnahmen GG 7 Langenau/Nonnenau im Umfang von ca. 44,4 ha, GG 322 Rockenwörth/Rauchenau im Umfang von ca. 38,7 ha, HU 38 Ronneburg im Umfang von ca. 6,5 ha sowie HU 40 Domäne Hundsrück im Umfang von ca. 64,3 ha und OF 59 Egelsbach im Umfang von ca. 5,3 ha in Anspruch genommen werden, vertretbar.

Ziel der Festlegungen in den „Bereichen für Landschaftsnutzung und -pflege“ ist laut dem RPS 2000 die Erhaltung und Entwicklung von Freiraumfunktionen und das Offenhalten der Landschaft (Ziff. 3.5). Ausnahmsweise dürfen nach Ziffer 3.5-2 und Ziffer 10.2-15 Flächen in geringem Umfang (weniger als 5 ha) für Aufforstungsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Aus Ziffer 10.2-15 kann jedoch abgeleitet werden, dass, eine Einzelfallprüfung vorausgesetzt, in einem landesplanerischen Verfahren grundsätzlich die Vereinbarkeit größerer Aufforstungsmaßnahmen mit den „Bereichen für Landschaftsnutzung und -pflege“ hergestellt werden kann.

Bei den Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG 7, GG 322 und HU 40 handelt es sich fast ausschließlich um die Anpflanzung von Auwald und Parkwald, die zu einer Aufwertung der Flächen und zu einer Wiederherstellung ursprünglich vorhandener Wälder am Rhein und am Steinaubach führen. Die Ersatzaufforstungsmaßnahmen HU 38 und OF 59 sehen dagegen insbesondere die Anpflanzung von Laub-(Misch-)Wald vor. Insgesamt wird die Funktion des „Bereichs für Landschaftsnutzung und -pflege“ durch diese Maßnahmen weder qualitativ noch quantitativ so stark beeinträchtigt, dass die Zielfestlegung und die damit verfolgten Ziele in Frage gestellt werden. Die Abweichung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde deshalb mit einer geordneten raumordnerischen Entwicklung vereinbar.

Auch die Grundzüge des Regionalplans werden nicht berührt. Von den vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen bedarf es für ca. 159,2 ha der in der Plankarte als „Bereiche für Landschaftsnutzung und -pflege“ ausgewiesenen Flächen eines Zielabweichungsverfahrens. Da sich die Abweichung nur auf einzelne Teilbereiche des Regionalplans bezieht, wird die planerische Gesamtkonzeption nicht berührt.

#### **15.2.3.4 Abweichung von Zielen der Raumordnung – „Bereich für die Grundwassersicherung“**

Eine Abweichung von den Zielfestlegungen des „Bereichs für die Grundwassersicherung“ infolge der Aufforstungsmaßnahmen OF 59 Egelsbach im Umfang von ca. 33,5 ha ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar.

Das Grundwasser als eine natürliche Lebensgrundlage des Menschen sowie der Pflanzen- und Tierwelt soll durch die regionalplanerischen Festlegungen zur Grundwassersicherung flächendeckend geschützt und nachhaltig bewahrt werden. Aus Ziffer 10.2-15 des Regionalplans Südhessen 2000 wird hierzu abgeleitet, dass auch größere Aufforstungen in „Bereichen für Grundwassersicherung“ mit den regionalplanerischen Zielen vereinbar sein können, wenn ein landesplanerisches Verfahren (im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens: Zielabweichungsverfahren) durchgeführt wird. Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Abweichung von den Zielen der Raumordnung mit einer geordneten raumordnerischen Entwicklung vereinbar ist. Die Auswirkungen durch die Aufforstungen in den betroffenen „Bereichen für die Grundwassersicherung“ sind weder qualitativ noch quantitativ so groß, dass die Funktion der Grundwassersicherung und das damit verfolgte Ziel in Frage gestellt werden.

Die Aufforstungsmaßnahme OF 59 Egelsbach hat keinen erheblichen Einfluss auf die Grundwasserströmung oder -neubildung. Langfristig werden durch die Aufforstung sogar positive Auswirkungen erreicht, da die derzeitigen Vorbelastungen durch Düngung und Einsatz von Pflanzenschutzmitteln entfallen.

Durch die Inanspruchnahme der Fläche OF 59 Egelsbach für die geplanten Aufforstungsmaßnahmen ist ein Zielabweichungsverfahren für den „Bereich für die Grundwassersicherung“ notwendig. Mit Blick auf die im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesene Gesamtfläche „Bereich für die Grundwassersicherung“ von 289.597 ha sind durch ein Zielabweichungsverfahren ca. 0,01% dieser Fläche betroffen. Da sich die Abweichung zudem nur auf einzelne Teilbereiche des Regionalplans bezieht, ist die planerische Gesamtkonzeption nicht berührt.

### **15.2.3.5 Gesamtbewertung**

Zusammenfassend ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die naturschutzrechtlichen und forstrechtlichen Ersatzmaßnahmen auf den hierfür vorgesehenen Flächen unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar sind und die Grundzüge des Regionalplans nicht berühren. Die für die Aufforstungsmaßnahmen notwendigen Zielabweichungsentscheidungen können zugelassen werden, da die hierfür notwendigen Flächen nur einen untergeordneten Teil der Gesamtflächen des Regionalplans Südhessen 2000 ausmachen.

Insbesondere das überörtliche und überwiegende öffentliche Interesse am planfestgestellten Vorhaben und der Umstand, dass die planerische Gesamtkonzeption des Regionalplans nicht in Frage gestellt wird, sprechen für die Zulassung der Abweichungen von den Zielfestlegungen des Regionalplans (vgl. Ausführungen zu C III 1.2). Zudem entspricht die Verwirklichung des Vorhabens der planerischen Konzeption des höherrangigen Landesentwicklungsplans (siehe C III 15.1).

Entsprechend den Vorgaben der Ziffer III. 4 der Änderung des Landesentwicklungsplans sind die planfestgestellten forstrechtlichen Ausgleichsflächen im Entwurf des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans (Stand: Offenlage 2007) im Rahmen des regionalen Kompensationskonzeptes bereits ausgewiesen worden bzw. sind, sofern dies noch nicht geschehen ist, entsprechend noch auszuweisen. Dieses höherrangige Ziel ist bei der Betrachtung der planerischen Gesamtkonzeption des Regionalplans zu beachten; auch aus diesem Grund ist die Zulassung der Zielabweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar.

Von den im Ausbaufall für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen vorgesehenen Flächen sind ca. 249 ha nicht als „Waldbereich, Zuwachs“ im RPS 2000 festgelegt. Insgesamt weist der RPS 2000 in seiner Plankarte ca. 6.639 ha „Waldbereich, Zuwachs“ aus. Die Planung, die eine Erweiterung dieser Planungskategorie um ca. 3,75 % darstellt, betrifft knapp 45 ha von 107.571 ha des „Bereichs für die Landwirtschaft“ und ca. 159,2 ha „Bereiche der Landschaftsnutzung und -pflege“. Im Entwurf des Regionalplans sind die Flächen für die Aufforstungsmaßnahmen als „Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft“ und im Regionalen Flächennutzungsplan als „Wald, Zuwachs“ und „ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesen worden.

Darüber hinaus berührt die Inanspruchnahme der für die Aufforstungsmaßnahmen vorgesehenen Flächen einzelne Raumfunktionen. Aufgrund des geringen flächenmäßigen Anteils

der betroffenen Raumfunktionen wird die planerische Gesamtkonzeption insgesamt nicht berührt. Auch ist eine Präjudizwirkung für andere Flächen angesichts der Singularität dieses Vorhabens nicht zu erwarten. Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans, für die im Vergleich zum RPS 2000 eine geänderte Planzeichenverordnung zugrunde liegt, ist u. a. zu prüfen, inwieweit im Entwurf des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans eine Überlagerung von Raumfunktionen mit den als „Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft“, als „Wald, Zuwachs“ bzw. „ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesenen Flächen möglich ist.

Darüber hinaus sind die Ersatzaufforstungsflächen (bis auf HU 40 Domäne Hundsrück) entsprechend den Festlegungen des Regionalplans in Ziffer 10.2-8 und -9 ausgewählt worden. Nach der Festlegung der Ziffer 10.2-8 können bei Großvorhaben, bei denen eingriffsnah Aufforstungsflächen entsprechenden Umfangs nicht verfügbar sind, Aufforstungen vor allem in waldarmen Gebieten im Verdichtungsraum des Landkreises Groß-Gerau (Neuanlage von Rhein-Auwäldern) durchgeführt werden. Die planfestgestellte Ersatzmaßnahme GG 313-314 Bischofheim im Kreis Groß-Gerau entspricht dieser Festlegung. Zudem ist nach der Festlegung in Ziffer 10.2-9 des Regionalplans eine Waldmehrung im Kreis Groß-Gerau (Teilraum Rheinebene), im Kreis Offenbach, in der Stadt Frankfurt am Main sowie im Ronneburger Hügelland anzustreben. Die Ersatzaufforstungen GG 313-314 Bischofsheim im Kreis Groß-Gerau, OF 59 Egelsbach im Kreis Offenbach, F 30 Praunheim in der Stadt Frankfurt am Main und HU 38 Ronneburg im Ronneburger Hügelland setzen diese Festlegung um.

Für die Planfeststellungsbehörde bestehen nach diesen Überlegungen keine Anhaltspunkte (§ 12 Abs. 3 S. 2 HLPg), dass entsprechende Zielfestlegungen im Regionalplan nach § 11 Abs. 3 HLPg nicht genehmigt werden könnten.

### **15.3 Raumordnungsverfahren**

Das planfestgestellte Vorhaben war Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens, das mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002 abgeschlossen worden ist.

In der Landesplanerischen Beurteilung ist festgestellt worden, dass die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung hergestellt werden kann, wenn bestimmte Ziele des Regionalplans Südhessen 2000 geändert und zahlreiche Maßgaben beachtet werden. Die Landesplanerische Beurteilung ist als sonstiges Erfordernis der Raumordnung gemäß § 3 Nr. 4 HLPg und § 3 Nr. 4 ROG im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt worden.

Die in der Landesplanerischen Beurteilung festgestellte und in den Einwendungen geltend gemachte Notwendigkeit der Änderung der Ziele der Regionalplans Südhessen 2000 „Waldbereich, Bestand“ (Ziff. 10.2-14), „Regionaler Grünzug“ (Ziff. 3.1-2), „Grundwassersicherung“ (Ziff. 4.1-5 u. 4.1-7) und „Industrie- und Gewerbebereich, Bestand“ (Ziff. 2.4.2-4) besteht in Bezug auf die für die Erweiterung des Flughafens notwendigen Flächen nicht mehr, da durch die Ausweisung von Flughafenerweiterungsflächen als Vorranggebiet in dem nach der Planhierarchie höherrangigen Landesentwicklungsplan die entgegenstehenden Ziele und Grundsätze des noch nicht angepassten Regionalplans Südhessen 2000 verdrängt werden. Sofern der im Ausbaufall für die erforderlichen forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen notwendige Flächenbedarf regionalplanerischen Zielfestlegungen entgegen stand, konnte die Vereinbarkeit durch entsprechende Zielabweichungsentscheidungen hergestellt werden; eine Zieländerung sieht auch die Landesplanerische Beurteilung nicht vor.

Darüber hinaus ist von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren auf eine Berücksichtigung der in der Landesplanerischen Beurteilung aufgestellten Maßgaben – soweit möglich – hingewirkt worden bzw. eine Berücksichtigung durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt. Hierbei waren auch die nach Abgabe der Landesplanerischen Beurteilung erfolgten Änderungen der Rechts- und Sachlage sowie die Stellungnahmen der Fachbehörden zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der 16 gemeinsamen Maßgaben für die Varianten Nordwest und Nordost ist Folgendes auszuführen:

zur 1. Maßgabe: Die landseitige Erschließung des Flughafens Frankfurt Main wird durch die planfestgestellten Folgemaßnahmen gewährleistet. Darüber hinaus sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Planungsfall 2020 noch zwei Problembereiche identifiziert worden. Es handelt sich um den Knotenpunkt B 43/B 43 „Querspange Kelsterbach“ und die Einfahrt der A 3 aus Fahrtrichtung Westen auf die A 5 in Fahrtrichtung Norden. Die Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der Stellungnahmen des HLSV davon ausgehen, dass die Problembereiche durch Straßennetzanpassungen von Seiten der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung im Rahmen der Auftragsverwaltung bereinigt werden (vgl. Ausführungen unter C III 4.10.8).

zur 2. Maßgabe: Für die Berechnungen zum Planungsfall 2020 wurden im Gutachten G9.1 „Auswirkungen landseitiger Verkehr“ in der Fassung vom 09.11.2006 die wahrscheinlich bis 2020 realisierten Maßnahmen im MIV- und im ÖV-Netz angesetzt. Diese Maßnahmen wurden im VDRM-Arbeitskreis unter Beteiligung der DB AG abgestimmt (vgl. C III 4.2.2).



zur 3. Maßgabe: Der Flughafen Frankfurt Main wird auch nach Realisierung der planfestgestellten Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr ausreichend angebunden sein. Zudem wird von einer Realisierung der Regionaltangente Frankfurt-West bis 2020 ausgegangen (vgl. Ausführungen unter C III 4.9).

zur 4. Maßgabe: Durch die planfestgestellten Folgemaßnahmen der landseitigen Erschließung ist sichergestellt, dass die durch das Vorhaben unterbrochenen Verkehrs- und Wegebeziehungen wiederhergestellt werden.

zur 5. Maßgabe: Die vom Flughafen ausgehenden Lärmemissionen werden mittels aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen begrenzt. Dabei sind, der Maßgabe entsprechend, alle möglichen Maßnahmen von der Planfeststellungsbehörde einbezogen worden. Die angeordneten betrieblichen Regelungen stellen sicher, dass gemäß der gesetzlichen Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht genommen wird. Die Kombination aus Bewegungskontingentierung für die Gesamtnacht zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr und der auf das Kontingent anzurechnenden Bewegungshöchstgrenze in der so genannten „Mediationsnacht“ zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr gewährleistet, dass – abgestuft nach der Schutzbedürftigkeit in dem jeweiligen Nachtzeitraum – das zur Wahrnehmung der Verkehrsfunktion des Flughafens unerlässliche Maß nächtlicher Flugaktivitäten nicht überschritten wird. Darüber hinaus greifen die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in der Fassung von Art. 1 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I, S. 986), die durch die in diesem Beschluss getroffenen Auflagen zu passivem Schallschutz, Entschädigungen und Übernahmeansprüchen ergänzt werden. In der Gesamtschau wird hierdurch gewährleistet, dass unzumutbare Lärmbelastungen durch flugbetriebsbedingten Lärm, auch in der Zusammenschau mit anderen Lärmquellen, in der Umgebung des Flughafens nicht entstehen oder ihnen abgeholfen wird.

zur 6. Maßgabe: Im Rahmen der Luftreinhalteplanung werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind.

zur 7. Maßgabe: Beeinträchtigungen durch Überflüge in niedrigen Höhen sind durch die Lage der Landebahn auf ein Mindestmaß begrenzt worden. Den Auswirkungen auf die Bewohner und Beschäftigten ist im Rahmen der Abwägung Rechnung getragen worden.

zur 8. Maßgabe: Die Vorhabensträgerin hat gegenüber dem Planungsstand im Raumordnungsverfahren Flughafen Frankfurt Main zahlreiche Änderungen der Planung vorgenommen, welche die Beeinträchtigung auf die Waldökosysteme durch das Vorhaben vermindern. So ist u. a. gegenüber der Planung im Raumordnungsverfahren ein Eingriff in das Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ auf einer Fläche von ca. 15 ha vermieden und im Rahmen einer weiteren Planänderung die Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ um ca. 19 ha verringert worden. Zudem ist zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Rastvögel auf dem Mönchwaldsee ein luftströmungsmindernder und blickdichter Vorhang planfestgestellt worden.

zur 9. Maßgabe: Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind gegenüber der im Raumordnungsverfahren zugrunde gelegten Planung erheblich minimiert worden. Entsprechend der Maßgabe ist auch auf Artenschutzmaßnahmen während der Bauzeit besonderes Gewicht gelegt worden. So sind u. a. eine ökologische Baubegleitung angeordnet, Einschränkungen der Rodungszeiten beauftragt und Sicherung von besonderen Habitaten wertgebender Arten festgelegt worden.

zur 10. Maßgabe: Die forst- und naturschutzrechtliche Kompensation ist möglichst flughafenah realisiert worden. Die Neuanlage von Wald wird in großen Komplexen (> 5 ha) oder im Anschluss an vorhandenen Waldbestand erfolgen. Zudem wird in den planfestgestellten Maßnahmenräumen Kelsterbacher Wald, Rüsselsheimer Wald Nord, Rüsselsheimer Wald West, Wiesental, Wald bei Walldorf und Wald südwestlich Walldorf die Lebensraumfunktion für die Fauna alter Wälder verbessert. Bei der Planung der Kompensation wurden auch die kommunale Landschaftsplanung und die örtliche Agrarstruktur berücksichtigt.

zur 11. Maßgabe: Die Inanspruchnahme von Bereichen für die Landwirtschaft gemäß Regionalplan Südhessen 2000 ist – soweit möglich – vermieden worden.

zur 12. Maßgabe: Entsprechend der Maßgabe ist der Verlust von Böden bzw. von Bodenfunktionen auf das notwendige Maß reduziert worden. Soweit Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen in das Vorhaben mit einbezogen wurden, sind der Vorhabensträgerin geeignete Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen aufgegeben worden, die während der Bauzeit durchzuführen sind.

zur 13. Maßgabe: Die vorhandenen Einrichtungen der Trinkwassergewinnung im Frankfurter Stadtwald sowie der Firma Infraserb GmbH & Co. Höchst KG (Infraserb Höchst) bleiben jederzeit zugänglich.

zur 14. Maßgabe: Durch Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass Beeinträchtigungen der Qualität und Quantität des Grundwasser auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden.

zur 15. Maßgabe: Durch die Entwässerungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern vermieden. In diesem Zusammenhang ist sogar sichergestellt worden, dass das Gewässersystem Hengstbach/Gundbach/Schwarzbach in Zukunft nicht beeinträchtigt wird.

zur 16. Maßgabe: Die Luftverkehrssicherheit ist gegeben. Die Hindernisfreiheit kann insbesondere unter Berücksichtigung der Verlagerung des Ticono-Werkes sowie des auf dem gegenwärtigen Gelände der Firma Ticono befindlichen Ethylenverdichters einschließlich der zugehörigen Fackel (vgl. Verträge zwischen der Vorhabensträgerin und der Ticono GmbH vom 12.06.2007 sowie zwischen der Vorhabensträgerin und der Infraserb GmbH & Co. Höchst KG vom 01.10.2007) gewährleistet werden. Das festgestellte Vogelschlagrisiko birgt keine Gefahren für die Luftverkehrssicherheit. Zur weiteren Minimierung des potentiellen Risikos von Vogelschlägen dienen die Auflagen unter A XI 2.1. Durch die verfügbaren Auflagen sowie durch das bereits bestehende Vogelschlagmanagement der Vorhabensträgerin wird zusätzlich den in den Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr des BMVBS vom 13.02.1974 einschließlich des Nachtrages vom 03.04.1986, den im Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, vierte Ausgabe vom Juli 2004, Band 1, Ziffer 9.4 sowie den im Airport Services Manual der ICAO, Teil 3, 3. Auflage 1991 niedergelegten Empfehlungen Rechnung getragen

Zu den drei speziellen Maßgaben für die Nordwestvariante ist Folgendes auszuführen:

zur 1. Maßgabe: Die Maßgabe hat sich durch Verlagerung des Ticono-Werkes sowie des auf dem gegenwärtigen Gelände der Firma Ticono befindlichen Ethylenverdichters einschließlich der zugehörigen Fackel erledigt.

zur 2. Maßgabe: Die Vorhabensträgerin als Eigentümerin der Gewerbeflächen des ehemaligen Caltex-Geländes betreibt von sich aus die Vermarktung des Geländes.

zur 3. Maßgabe: Entsprechend der Maßgabe werden die Verkabelungen möglichst in vorhandenen Straßen und Wegen oder in Zusammenhang mit der Errichtung der Landebahn neu zu schaffenden Waldschneisen verlegt.

Entgegen zahlreichen Einwendungen bedurfte es gemäß § 18 Abs. 2 HLPG keiner Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens, da die Beurteilung der Raumverträglich-

keit des planfestgestellten Vorhabens aufgrund der – zeitlich nach dem Raumordnungsverfahren – vorgenommenen Änderung des Landesentwicklungsplans hinreichend gewährleistet ist.

## **16 Kommunale Gebiets- und Planungshoheit**

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die Erfordernisse des Städtebaus gemäß § 8 Abs. 1 S. 2, § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG in angemessener Weise. Nach Abwägung der vorgetragenen und ermittelten städtebaulichen und sonstigen kommunalen Belange steht fest, dass auch im Einzelfall auftretende Beeinträchtigungen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV durch höherrangige öffentliche Interessen am planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main gerechtfertigt sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Auslegung des Planes, § 10 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG i.V.m. § 73 Abs. 1 HVwVfG, die Lärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq(3)}$  von 50 dB(A) am Tag und eines äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq(3)}$  von 45 dB(A) in der Nacht zugrunde gelegt. Daneben sind zur Bestimmung des Auslegungsgebietes die vorhabensbedingten Auswirkungen durch Luftschadstoffe, den Bauschutzbereich sowie potentielle Betroffenheiten durch naturschutz- und forstrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigt worden. Durch die Bestimmung des Auslegungsgebietes sind alle für die Entscheidung erheblichen Auswirkungen des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens erfasst worden. Die im Auswirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Gemeinden sind am Verfahren beteiligt worden. Ihnen ist Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen und zur Erhebung von Einwendungen gegeben worden.

Die Gemeinden haben von ihrem Beteiligungsrecht umfassend Gebrauch gemacht. Die nachfolgend aufgeführten Städte und Gemeinden haben eine Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV bzw. eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Belange durch das planfestgestellte Vorhaben geltend gemacht.

Es handelt sich im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung um

- die Städte Alzenau, Darmstadt, Dieburg, Dietzenbach, Dreieich, Eppstein, Flörsheim am Main, Gelnhausen, Griesheim, Groß-Gerau, Hanau, Hattersheim am Main, Heusenstamm, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Ingelheim am Rhein, Karben, Kelsterbach, Königstein im Taunus, Langen, Langenselbold, Lorsch, Maintal, Mainz, Mörfelden-Walldorf, Mühlheim am Main, Neu-Isenburg, Niederdorfelden, Obertshausen, Offenbach am Main, Pfungstadt, Raunheim, Reinheim, Riedstadt, Rodgau, Rö-

- dermark, Rüsselsheim, Seligenstadt, Weilburg an der Lahn, Weiterstadt und Wiesbaden,
- die Gemeinden Biebesheim am Rhein, Bischofsheim, Büttelborn, Egelsbach, Einhausen, Eppertshausen, Erlensee, Erzhausen, Ginsheim-Gustavsburg, Glashütten, Großostheim, Groß-Zimmern, Hasselroth, Kriftel, Liederbach am Taunus, Messel, Nauheim, Niederdorfelden, Nieder-Hilbersheim, Niedernhausen, Otzberg, Rodenbach, Ronneburg, Roßdorf, Schlangenbad, Sulzbach (Taunus), Trebur und Walluf im Rheingau und
  - die Verbandsgemeinde Bodenheim für alle angehörenden Ortsgemeinden sowie eigenständig die Ortsgemeinden Bodenheim, Gau-Bischofsheim, Harxheim, Lörzweiler und Nackenheim, die Verbandsgemeinde Gau-Algesheim für alle angehörenden Ortsgemeinden sowie eigenständig die Ortsgemeinden Bubenheim, Nieder-Hilbersheim, Ober-Hilbersheim, Schwabenheim, die Verbandsgemeinde Guntersblum für alle angehörenden Ortsgemeinden, die Verbandsgemeinde Heidesheim am Rhein für alle angehörenden Ortsgemeinden, die Verbandsgemeinde Nieder-Olm für alle angehörenden Ortsgemeinden sowie eigenständig die Ortsgemeinden Essenheim, Klein-Winternheim und Ober-Olm und die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim für alle angehörenden Ortsgemeinden und die Verbandsgemeinde Spremlingen-Gensingen für alle angehörenden Ortsgemeinden.

Im Rahmen der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung haben zusätzlich die Städte Frankfurt am Main und Nidderau am Main sowie die Gemeinden Mühlthal, Neuberg und Seeheim-Jugenheim Einwendungen erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde hat den durch die Einwendungen vorgetragenen Sachverhalt ermittelt. Sie hat die von den Einwendungsführern angeführten Planungsvorhaben, soweit sie die Entwürfe, die Aufstellung oder Realisierbarkeit konkreter Flächennutzungs- und Bebauungspläne betreffen, einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der geltend gemachten Belange und der unterschiedlichen Intensität der Beeinträchtigung der sich im Umfeld des Flughafens befindenden Städte und Gemeinden ist in einem ersten Schritt eingriffsbezogen geprüft worden, ob durch die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens eine bestehende bzw. hinreichend verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört bzw. unmöglich gemacht wird (C III 16.1) oder wegen der Großräumigkeit des Vorhabens wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung entzogen werden (C III 16.2) oder durch das Vorhaben die Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen beeinträchtigt wird (C III 16.3).

## **16.1 Nachhaltige Störung bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Einwendungen geltend gemachten und zum Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden bzw. hinreichend verfestigten gemeindeeigenen Planungen betrachtet.

Es ist geprüft worden, ob eine nachhaltige Störung durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme von beplanten Gemeindegebiet (17.1.1), durch Bauhöhenbeschränkungen (17.1.2), durch Lärm (17.1.3) und/oder Luftschadstoffbelastungen (17.1.4) ausgelöst werden kann.

Eine nachhaltige Störung einer kommunalen Planung ist von der Planfeststellungsbehörde angenommen worden, wenn die mit den Festsetzungen der Bauleitplanung verfolgten Ziele der städtebaulichen Ordnung nicht mehr verwirklicht werden können oder das planfestgestellte Vorhaben einen Anpassungsbedarf für die Bauleitplanung auslöst.

### **16.1.1 Nachhaltige Störung durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme**

Durch die planfestgestellte Nordwestlandebahn wird der Bebauungsplan Nr. 4/1999 „Mönchwald“ der Stadt Kelsterbach nachhaltig gestört. Eine weitere nachhaltige Störung der kommunalen Bauleitplanung anderer Städte und Gemeinden aufgrund einer unmittelbaren Inanspruchnahme durch das geplante Vorhaben oder Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz ist von der Planfeststellungsbehörde nicht festgestellt worden.

#### **16.1.1.1 Bebauungsplanung**

Die Kommunen Kelsterbach, Ginsheim-Gustavsburg, Flörsheim am Main und Trebur haben in ihren Einwendungen eine unmittelbare Inanspruchnahme ihrer Bebauungsplanung durch das Vorhaben geltend gemacht. Im Rahmen der Prüfung ist eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes Nr. 4/1999 „Mönchwald“ der Stadt Kelsterbach festgestellt worden.

#### **Stadt Kelsterbach**

Durch die planfestgestellte Nordwestlandebahn wird der Bebauungsplan der Stadt Kelsterbach Nr. 4/1999 „Mönchwald“ vom 15.12.2000 fast vollständig überplant. Die nachhaltige Störung des Bebauungsplanes führt aber nicht zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV, da für das Vorhaben überörtliche Interessen von höherem Gewicht sprechen.

Die Regelung des § 38 BauGB verhindert eine Kollision miteinander unvereinbarer überörtlicher Fachplanung und kommunaler Bauleitplanungen, indem sie regelt, dass im Rahmen der fachplanerischen Abwägung die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen der §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird und die städtebaulichen Belange im Rahmen der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt worden sind.

Bei dem planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um ein Vorhaben überörtlicher Bedeutung und die betroffene Stadt Kelsterbach ist beteiligt worden. Zudem sind die städtebaulichen Belange der Stadt im Rahmen der fachplanerischen Abwägung wie folgt berücksichtigt worden:

Entsprechend der Begründung des Bebauungsplanes (S. 3, 2. Absatz) sollen waldbauliche Maßnahmen umgesetzt werden, um damit die förmliche Sicherung des Ausgleichspotenzials gemäß den Grundsätzen des BauGB zu gewährleisten. Nach Umsetzung des Bebauungsplans soll sich ein rechnerisches Plus von 2.900.325 Biotopwertpunkten ergeben. Der Bebauungsplan soll u.a. dem naturschutzrechtlichen Ausgleich der Bebauungspläne Nr. 2/1999 „Länger Weg II“ (ca. 1,6 Mio. Punkte) und Nr. 3/1999 „Länger Weg III“ (ca. 0,8 Mio. Punkte) im Umfang von ca. 2,4 Mio. Punkten dienen. Darüber hinaus sei es Ziel, die bereits vorhandene Nutzung innerhalb des Planungsgebietes zu präzisieren und zu differenzieren, um damit in besonderem Maße die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Diese Ziele können bei Realisierung des Vorhabens nicht mehr durch den Bebauungsplan erreicht werden, da der Bebauungsplan durch die Planung der Nordwestlandebahn bis auf kleine Restflächen von ca. 28.800 m<sup>2</sup> im Nordwesten des Bebauungsplanes überplant wird. Der Bebauungsplan wird funktionslos.

Von den im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen ist nach Auskunft der Stadt Kelsterbach bislang nur ein Teil der Maßnahmen umgesetzt worden. Zu den bereits umgesetzten Maßnahmen im Bereich des Bebauungsplanes lagen weder der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Groß-Gerau noch der oberen Naturschutzbehörde Informationen vor. Nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde sind die bereits umgesetzten Maßnahmen von der Stadt Kelsterbach mitgeteilt worden (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 03.11.2006, beantwortet mit Schreiben der Stadt Kelsterbach vom 26.01.2007). Diese werden durch die im Kompensationskonzept der Vorhabensträgerin vorgesehenen Maßnahmen kompensiert (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 08.02.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 16.07.2007). Das Kompensationskonzept wurde von der oberen Naturschutzbehörde fachlich bestätigt, (vgl. Schreiben der oberen Naturschutzbehörde vom 17.10.2007). Die Kompensation muss entgegen der Auffassung der Stadt nicht auf dem Gebiet ihrer Stadt vorgenommen werden.

Für die Forderung der Stadt Kelsterbach, den vernichteten naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauungspläne „Nr. 2/99 Länger Weg II“ und „Nr. 3/99 Länger Weg III“ im Einvernehmen mit der Stadt Kelsterbach und der zuständigen Naturschutzbehörde zu ersetzen, indem die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten die erforderlichen Voraussetzungen schafft und den rechtlich festgesetzten Ausgleich auf ihre Kosten tatsächlich realisiert und unterhält, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage.

Hinsichtlich der noch nicht umgesetzten Maßnahmen hat die Vorhabensträgerin der Stadt einen Vorschlag zum Ausgleich gemacht.

Die Vorhabensträgerin legt für die bereits durchgeführten Maßnahmen eine rechnerische Aufwertung von ca. 1,4 Mio. Biotopwertpunkten zugrunde. Zu dieser Bewertung ist von der Stadt Kelsterbach im Schreiben vom 25.09.2007 keine Stellungnahme abgegeben worden. Die von der Stadt ergänzend in diesem Schreiben vorgelegte Bilanzierung ist für die Ermittlung der bereits durchgeführten Maßnahmen unbeachtlich, da diese Bilanzierung für zukünftig durchzuführende Maßnahmen erstellt wurde. Der Zeithorizont für die Durchführung der Maßnahmen reicht vom Winter 2006/2007 bis ca. 2011. Zudem berechnet die Bilanzierung mit 3.237.200 Biotopwertpunkten ein höheres Aufwertungspotenzial als im Bebauungsplan insgesamt ausgewiesen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.07.2007, Schreiben der Stadt Kelsterbach vom 25.09.2007). Die obere Naturschutzbehörde hat die Bilanzierung durch die Vorhabensträgerin grundsätzlich nicht beanstandet. Sie kommt allerdings im Ergebnis zu einer geringeren Aufwertung auf den bereits umgesetzten Maßnahmen (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.09.2007 beantwortet mit Schreiben der oberen Naturschutzbehörde vom 17.10.2007).

Die Vorhabensträgerin hat im Hinblick auf den Ausgleich der Bebauungspläne „Nr. 2/99 Länger Weg II“ und „Nr. 3/99 Länger Weg III“ vorgeschlagen, für die noch nicht umgesetzten Maßnahmen die Punktedifferenz von ca. 1 Mio. Biotopwertpunkten über bestehende Ökokonten aufzufangen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die insoweit entstehenden Kosten zu übernehmen (A XIV).

Darüber hinaus wurde der Stadt Kelsterbach angeboten, auf Kosten der Vorhabensträgerin das noch ausstehende Aufwertungspotential von ca. 0,8 Mio. Biotopwertpunkten des Bebauungsplanes Nr. 4/1999 „Mönchwald“ über die Ökoagentur Hessen bei der Hessischen Landgesellschaft zu decken.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 20.07.2007 der Stadt Kelsterbach die Zusage und das Angebot der Vorhabensträgerin mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt.



Die Stadt Kelsterbach hat keine Stellungnahme zu der Zusage und dem Angebot abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage als Verpflichtung der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss festgesetzt und damit zugleich die förmliche Sicherung des Ausgleichspotentials nach den Grundsätzen des BauGB für die Bebauungspläne „Nr. 2/99 Länger Weg II“ und „Nr. 3/99 Länger Weg III“ gewährleistet.

Sollte die Stadt Kelsterbach bevorzugen, einen neuen (Ausgleichs-) Bebauungsplan auf ihrem Stadtgebiet aufzustellen, hat die Vorhabensträgerin die erforderlichen Planungskosten für die Aufstellung eines neuen (Ausgleichs-)Bebauungsplanes und die Änderung der Zuordnungsfestlegung in Nr. 7.4 des Bebauungsplanes Nr. 2/1999 „Länger Weg II“ und in Nr. 8.4 des Bebauungsplanes Nr. 3/1999 „Länger Weg III“ nach § 38 S. 3 i.V.m. § 37 Abs. 3 S. 2 BauGB zu tragen (vgl. Auflage A XI 15.1.1) und wird in diesem Falle von der festgelegten Verpflichtung frei.

Nach Abwägung der Interessen der Stadt Kelsterbach am Erhalt des Bebauungsplanes mit den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen müssen die Interessen der Stadt Kelsterbach zurücktreten. Die Bedeutung des Bebauungsplanes für die Bauleitplanung der Stadt und die weitere Entwicklung ihrer Stadt sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von nicht so hohem Gewicht wie das öffentliche Verkehrsinteresse am Vorhaben sowie die damit einhergehende Stärkung bzw. der Erhalt der Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebietes, weiter Teile Hessens sowie angrenzender Bundesländer.

Die Stadt Kelsterbach hat ferner in ihrer Einwendung vom 07.05.2007 (S. 30) eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes „Im Taubengrund“ vom 14.04.2000 durch die Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen geltend gemacht. Die Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen dienen dem Abriss der Hochspannungsfreileitungen und deren Erdverlegung. Sie sind maßnahmenbezogen verortet und liegen im Bereich der planfestgestellten Abrissmaßnahmen und Erdverlegung der Hochspannungsfreileitungen. Sie sind alternativlos.

Zudem wird sich die Erdverlegung der Hochspannungsfreileitungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde positiv auf den Bebauungsplan „Im Taubengrund“ auswirken, da die im Bebauungsplan festgelegten Bauhöhenbeschränkungen aufgrund Hochspannungsleitungen entfallen können und ein besserer Zuschnitt der Bauflächen gewählt werden kann. Bisher ist nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde für den bereits über 7 Jahre alten Bebauungsplan keine Baugenehmigung erteilt worden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.07.2007, Schreiben der Kelsterbach vom 25.09.2007). Eine Änderung des Bebauungsplanes würde keine Entschädigungspflicht nach § 42 Abs. 2 BauGB auslösen.

### **Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg**

Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanentwurfes „Langenau/Neuau“ durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen GG 7 – Langenau/Nonnenau ist nicht ersichtlich.

Der Bebauungsplan mit der Bezeichnung „Langenau/Neuau“ früher nur „Langenau“ betrifft die zwischen dem Neurhein und Ginsheimer Altrhein gelegene Rheininsel Langenau sowie die zwischen Ginsheimer Altrhein und Schwarzbach liegende Neuau. Dieses Gebiet ist durch ein Landschaftsschutzgebiet „Hessische Rheinuferlandschaft“ und das Vogelschutzgebiet „6116-401 Mainmündung und Ginsheimer Altrhein“ geschützt. Der Bebauungsplan befindet sich seit 1996 im Aufstellungsprozess. Derzeit ist eine Klage der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg gegen das Land Hessen aufgrund der Versagung der Genehmigung des Bebauungsplanes vom 11.07.2006 nach § 6 Abs. 2 BauGB durch das Regierungspräsidium Darmstadt anhängig. Nach Ansicht des Regierungspräsidiums Darmstadt verstößt der Bebauungsplan gegen Art. 4 Abs. 4 EU-Vogelschutzrichtlinie und § 1 Abs. 4 BauGB.

Die Maßnahmenplanung der Vorhabensträgerin entspricht in ihrer Konzeption der Planung der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg, wie der Vergleich des Festsetzungsplanes, Bebauungsplan Langenau/Neuau mit integriertem Landschaftsplan vom 09.02.2006 mit dem Maßnahmenplan zur Ersatzaufforstung GG 7 Langenau/Nonnenau (Plan B9.5.3 in der Fassung vom 05.01.2007) zeigt. Insbesondere wird durch die planfestgestellte Maßnahmenplanung das langjährige Planungsziel – schützenswerte Landschaftsteile zu sichern, zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie die Auenlandschaft der Rheininsel Langenau und der Neuau als ökologischer Ausgleichs- und Erholungsraum zu sichern und zu entwickeln – auf den planfestgestellten Teilflächen durch die Vorhabensträgerin umgesetzt (vgl. Bebauungsplan „Langenau/Neuau“, Begründung mit Umweltbericht, Stand 09.02.2006, S. 5).

Die von der Gemeinde eingewandte zu hohe Bestockungsdichte der Hartholz-Auwaldflächen entspricht den Vorgaben des Regierungspräsidiums Darmstadt im Bescheid vom 11.07.2006. Die in der Einwendung vom 01.03.2005 geltend gemachte fehlende waldfreie Schneise mit Rad-/Fußweg ist in der geänderten Planung berücksichtigt worden. Zudem steht die planfestgestellte Maßnahmenplanung einer kommunalen Planung der Asphaltierung des Forstweges nicht entgegen. Dasselbe gilt für die Festsetzung weiterer Pflegemaßnahmen, soweit diese mit der Maßnahmenplanung vereinbar sind.

### **Stadt Flörsheim am Main**

Die Einwendung der Stadt Flörsheim am Main, dass das Voreinflugzeichen (VEZ 07) und dessen Zuwegung dem in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „West VI“ widerspre-

che, hat sich durch die Verlegung des Voreinflugzeichen im Rahmen der Planänderung erledigt.

### **Gemeinde Trebur**

Die Gemeinde Trebur und die Vorhabensträgerin haben sich in Bezug auf den Bebauungsplanentwurf „Rheinvorland“ und die Ersatzmaßnahmen GG 15 Kornsand-Nord geeinigt und jeweils ihre Planung angepasst (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 24.09.2007). Die Gemeinde Trebur hat im Rahmen der am 19.09.2007 geschlossenen Vereinbarung ihre Einwendung in Bezug auf die Ersatzmaßnahmen GG 15 Kornsand-Nord zurückgenommen.

#### **16.1.1.2 Flächennutzungsplanung**

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht keine nachhaltige Störung der Flächennutzungspläne.

Die Stadt Kelsterbach hat vorgetragen, dass das Vorhaben dem Flächennutzungsplan des Umlandverbandes Frankfurt, der durch den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main fortzuschreiben ist, widerspreche. In diesem seien die überplanten Flächen als „Flächen für die Forstwirtschaft“ ausgewiesen worden. Aus dem Flächennutzungsplan geht hervor, dass der Bereich der Nordwestlandebahn als Wald sowie ein ca. 15 ha großen Bereich im Osten, südwestlich des Gewerbegebietes „Taubengrund“, als Fläche für Ver- und Entsorgung, Umspannwerk sowie im östlichen Randbereich der Ver- und Entsorgungsfläche als gewerbliche und gemischte Baufläche ausgewiesen ist. Ferner ist ein Gleisanschluss gekennzeichnet. Im Vorentwurf 2007 des Regionalen Flächennutzungsplans ist der Bereich der geplanten Landebahn als Fläche für den Luftverkehr, mit dem Symbol Flughafen, geplant dargestellt.

Für die im Flächennutzungsplan durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen Flächen fehlt es an einer hinreichend bestimmten Planung, da die dargestellten Nutzungen im Flächennutzungsplan eine Außenbereichsfläche Kelsterbachs betreffen und die Darstellung im Flächennutzungsplan keinen über § 35 BauGB hinausgehenden Regelungsgehalt hat bzw. die Nutzungen lediglich gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen wurden. Der Flächennutzungsplan knüpft lediglich an eine dem Außenbereich zukommende bzw. bestehende Funktion an. Darin liegt keine eigenständige planerische Entscheidung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.1993 – 4 B 45.93 – ). Zudem kommen diese Flächen aufgrund des Schutzstatus der Waldflächen auch nicht für eine Siedlungsentwicklung in Frage. Schließlich weist der Vorentwurf 2007 des Regionalen Flächennutzungsplanes auf diesen Flächen be-

reits das planfestgestellte Vorhaben aus (vgl. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, IV Gemeindeteil, S. 95).

Die Städte Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim haben vorgetragen, dass das Vorhaben den im Flächennutzungsplan dargestellten und durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen „Waldflächen“ widerspricht. Diese wurden jedoch jeweils von den Städten lediglich gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen und dokumentieren keine eigenständige planerische Entscheidung (vgl. HessVGH, Urteil vom 28.06.2005 – 12 A 3/05 – UA S. 19; 12 A 3933/04 – UA S. 25). Zudem befinden sich die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Teilflächen an der nordöstlichen Grenze der Stadt Rüsselheim und der nordwestlichen Grenze der Stadt Mörfelden-Walldorf. Diese Teilflächen liegen insbesondere bei Rüsselsheim weit entfernt von der gemeindlichen Bebauung. Sie weisen aufgrund ihrer Entfernung zu bebaubaren Flächen keinen Bezug zur städtebaulichen Planung auf.

Auf die Frage, ob ein Widerspruch nach § 7 BauGB durch die Vorhabensträgerin erfolgte, kommt es nicht an, da es an einem relevanten Verstoß durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme fehlt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.1993 – 4 B 45.93 –).

#### **16.1.2 Nachhaltige Störung durch die Erweiterung des Bauschutzbereiches und Bauhöhenbeschränkungen**

Die zur Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit notwendigen Bauhöhenbeschränkungen und die Erweiterung des Bauschutzbereiches aufgrund der Nordwestlandebahn führen zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanung.

Die im Ausbaufall von der Erweiterung des Bauschutzbereiches und den Bauhöhenbeschränkungen betroffenen Städte und Gemeinden Bischofsheim, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Ginsheim-Gustavsburg, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kriftel, Raunheim, Rüsselsheim und Wiesbaden haben in ihren schriftlichen Einwendungen keine konkrete Betroffenheit ihrer Bauleitplanung durch Bauhöhenbeschränkungen oder die Erweiterung des Bauschutzbereiches dargelegt. Nur die Stadt Kelsterbach hat in ihrer Einwendung die Beeinträchtigung der Festsetzungen des Bebauungsplanes „Mönchhof – Teilbereich Kelsterbach“ vom 05.10.2001 durch Bauhöhenbeschränkungen geltend gemacht und auf die Betroffenheit ihrer Planungshoheit durch die Erweiterung des Bauschutzbereiches auf das gesamte Stadtgebiet hingewiesen.

Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, inwieweit die Erweiterung des Bauschutzbereiches in die Bauleitplanung der Kommunen eingreifen kann und ob Anhalts-

punkte für eine Versagung der Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei Ausnutzung der Bauhöhenfestsetzungen in dem Bebauungsplan „Mönchhof – Teilbereich Kelsterbach“ bestehen.

Die Gebiete der Kommunen Bischofsheim, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Ginsheim-Gustavsburg, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelsterbach, Kriftel, Raunheim und Wiesbaden unterliegen teilweise erstmals bzw. in größerem Umfang dem nach §§ 12 ff. LuftVG geregelten Bauschutzbereich. Für die Gemeinden im Bauschutzbereich gilt das Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörden für die Erteilung einer Baugenehmigung gemäß § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG.

So darf nach § 12 Abs. 2 S. 1 LuftVG eine Baugenehmigung für die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden erteilt werden (vgl. Übersichtsplan Landebahn Nordwest mit Bauschutzbereich, A3.1.7). Das Gebiet der Stadt Kelsterbach wird durch die Festlegungen des Bauschutzbereiches nach § 12 Abs. 2 S. 1 LuftVG erstmalig berührt. Unmittelbare Wirkungen für die Bauleitplanung folgen daraus nicht.

Nach § 12 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 LuftVG bedürfen Bauwerke der Zustimmung der Luftfahrtbehörden außerhalb der Anflugsektoren im Umkreis von 4 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt ab einer Höhe von 25 m (Nr. 1a) und im Umkreis von 4 km bis 6 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt ab einer Höhe von 45 m bis 100 m ansteigend (Nr. 1b), jeweils bezogen auf den Flughafenbezugspunkt (vgl. Übersichtsplan Landebahn Nordwest mit Bauschutzbereich, A3.1.7). Das Gebiet der Städte und Gemeinden Hattersheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelsterbach, Kriftel und Frankfurt am Main wird durch den Bauschutzbereich gemäß § 12 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 LuftVG stärker bzw. erstmalig berührt. Unmittelbare Wirkungen für die Bauleitplanung folgen daraus nicht.

Ferner bedürfen Bauwerke der Zustimmung der Luftfahrtbehörden nach § 12 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 LuftVG innerhalb der Anflugsektoren von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Landebahnbezugspunkt von 10 km Halbmesser, die von 0 m bis 100 m Höhe ansteigt, (Nr. 2a) und im Umkreis um den Landebahnbezugspunkt von 10 km bis 15 km Halbmesser ab einer Höhe von 100 m (vgl. Übersichtsplan Landebahn Nordwest mit Bauschutzbereich, A3.1.7). Das Gebiet der Städte und Gemeinden Bischofsheim, Flörsheim am Main, Ginsheim-Gustavsburg, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheim, Wiesbaden und Frankfurt am Main wird durch den Bauschutzbereich nach § 12 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 LuftVG stärker bzw. erstmalig berührt. Unmittelbare Wirkungen für die Bauleitplanung folgen daraus nicht.

Mit den Regelungen des § 12 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG ist keine konkrete Beschränkung der Bauhöhe verbunden. Vielmehr wird die Entscheidung, ob ein Gebäude errichtet werden darf, in das Baugenehmigungsverfahren verlagert und das formelle Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörden geregelt.

Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden ist eine Einzelfallentscheidung, die unter der Maßgabe der Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit steht. Ein Maßstab für die Zustimmung der Luftfahrtbehörden und somit auch ein Anhaltspunkt für mögliche Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit sind die Sicherheitsanforderungen gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW (inzwischen BMVBS) vom 02.11.2001. Durch die Festsetzung freizuhaltender Flächen in diesen Richtlinien werden die zulässigen Bauhöhen begrenzt.

Bei Anwendung dieser Richtlinien kommt die Planfeststellungsbehörde nach ihren Ermittlungen zu dem Ergebnis, dass die im geltend gemachten Bebauungsplan „Mönchhof – Teilbereich Kelsterbach“ vom 05.10.2001 im Text in Ziffer 2.3.3 und 2.3.4 festgesetzten Bauhöhen teilweise mit den Vorgaben der Richtlinien nicht vereinbar sind (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.11.2006, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 02.05.2007).

Nach der Textfestsetzung in 2.3.3 ist in dem Teilgebiet  $GE_{T4-4}$  eine Höhe der baulichen Anlagen bis zu 30 m bzw. auf 15 % der Fläche eine Höhe von bis zu 40 m zulässig. Die Geländehöhe für das Gebiet liegt bei 90,19 m ü.NN. Die Höhe der von Luftfahrthindernissen gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW freizuhaltenden Fläche liegt im südöstlichen Bereich der überbaubaren Fläche  $GE_{T4-4}$  bei ca. 114 m ü.NN und im nordwestlichen Bereich bei bis zu 140 m ü.NN, so dass das Gebäude im südöstlichen Teil der Baufläche schon mit einer Gebäudehöhe über 24 m in den Hindernisbereich hineinragen würden, während der nordwestliche Teil der Baufläche unberührt bliebe. Insoweit wären die Vorgaben der Richtlinien nicht mit der Textfestsetzung in 2.3.3 vereinbar.

Zudem ist der letzte Satz der Textfestsetzung 2.3.4 nicht mit den Richtlinien vereinbar, da die Höhe der von Luftfahrthindernissen gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW freizuhaltenden Fläche auf den Flächen des Bebauungsplanes zwischen 114 m ü.NN und 185 m ü.NN liegt. Eine Festsetzung, die grundsätzlich ein Überschreiten der festgesetzten maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen durch erforderliche Tragkonstruktionen (Pylone o.ä.) sowie Kamine und Belüftungsanlagen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans maximal bis zu einer

Höhe von 144 m ü.NN zulässt, widerspricht den Erfordernissen der Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb im südlichen Teil des Bebauungsplanes.

Die Funktion des Bebauungsplanes wird durch die mögliche Beschränkung der zulässigen Bauhöhe für das Teilgebiet GE<sub>T4-4</sub> und der zulässigen Bauhöhen für Tragkonstruktionen, Kamine und Belüftungsanlagen nicht beeinträchtigt, da die gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW noch zulässigen Bauhöhen von über 24 m für die vorgesehene gewerbliche Nutzung ausreichend sind. Zudem ist die Vorhabensträgerin selbst Eigentümerin und kann somit die Umsetzung des Bebauungsplanes bzw. Vermarktung der vom Bebauungsplan erfassten Grundstücke selbst steuern.

Dasselbe gilt für den von der Planfeststellungsbehörde geprüften Bereich des Bebauungsplanes „Mönchhof/Teilbereich Raunheim“ vom 05.10.2001 (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.11.2006, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 02.05.2007). Auch hier wird die Funktion des Bebauungsplanes durch die mögliche Beschränkung der zulässigen Bauhöhe für die Teilgebiete GE<sub>T4-2</sub> und GE<sub>T4-3</sub> und der möglichen Bauhöhen für Tragkonstruktionen, Kamine und Belüftungsanlagen nicht beeinträchtigt, da die gemäß der Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW noch zulässigen Bauhöhen von über 27 m für die vorgesehene gewerbliche Nutzung ausreichend sind. Zudem ist die Vorhabensträgerin auch hier selbst Eigentümerin und kann somit die Umsetzung des Bebauungsplanes bzw. Vermarktung der vom Bebauungsplan erfassten Grundstücke selbst steuern.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde auch den Bereich des Bebauungsplanes 3/89 „Taubengrund“ vom 14.04.2000 geprüft (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.11.2006, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 02.05.2007). Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Funktion des Bebauungsplanes, welche auf ein Gewerbegebiet gerichtet ist, durch die mögliche Beschränkung der Endwuchshöhen für Gehölze nicht beeinträchtigt wird, da sich mögliche Höhenbeschränkungen nicht auf die Nutzung der betroffenen Gewerbegrundstücke auswirken.

### **16.1.3 Nachhaltige Störungen durch Lärmbelastungen**

Die für den Betrieb des Flughafens im Jahr 2020 prognostizierten Lärmbelastungen führen zum Teil zu einer Beeinträchtigung, jedoch zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanung der Städte und der Gemeinden.

Insbesondere bleiben die bestehenden Bebauungspläne und die daraus resultierenden Baurechte (§ 30 BauGB) durch den Planfeststellungsbeschluss unberührt. Die von Seiten der Städte und Gemeinden eingewandten Befürchtungen, durch die Zunahme der Lärmbelastung würden städtebauliche Missstände entstehen bzw. Bebauungspläne funktionslos werden, sind unbegründet.

#### **16.1.3.1 Prüfungsmaßstab**

Von den umliegenden Kommunen des Flughafens Frankfurt Main wird die Zunahme der Lärmbelastung gerügt und geltend gemacht, dass sich die mit dem Vorhaben verbundene Lärmbelastung auf die bestehende rechtswirksame Bauleitplanung auswirke.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob durch die Lärmzunahme eine nachhaltige Störung der bereits rechtswirksamen Bebauungspläne ausgelöst werden kann. Eine solche ist anzunehmen, wenn die Bebauungspläne aufgrund des vorhabensbedingten erheblichen Lärmzuwachses nicht mehr die Funktion erfüllen können, die ihnen ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte.

Dazu hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung den in den Einwendungen enthaltenen Vortrag zu den Bebauungsplänen betrachtet und die Bebauungspläne ausgewertet, soweit sie sich innerhalb der für die Auslegung relevanten Fluglärmkonturen von  $L_{\text{eq}(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{\text{eq}(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht unter Berücksichtigung der einfachen „Sigmaregelung“ (vgl. C III 6.1.2.1.3) befinden. In diesem Zusammenhang sind jeweils die Siedlungsflächen der Städte und Gemeinden betrachtet worden, in deren Bereichen rechtswirksame Bebauungspläne geltend gemacht worden sind.

Zur Bestimmung der Erheblichkeit des Lärmzuwachses hat sich die Planfeststellungsbehörde an der Wertung in § 2 Abs. 2 FluglärmG orientiert und eine erhebliche Lärmzunahme bei einer Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels der im Gutachten G10.1 Teil C zusammengefassten flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag oder in der Nacht von 2 dB(A) angenommen. Der Prognosenullfall wurde dabei als „plangegebene Vorbelastung“ zugrunde gelegt.

Die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung für die Ermittlung der Lärmzunahme gegenüber dem Prognosenullfall ist dem Gutachten G 10.1, Teil C (Gutachten G 10.1, Flugbetriebsbedingte und sonstige Geräuschimmissionen ausgehend vom Gelände des Flughafens, Teil C – Zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen, in der Fassung vom 20.11.2006, Tabelle 1-2 u. 1-3) entnommen worden. Die einzelnen Nachweispunkte ergeben sich aus dem Planteil B11, Kap. 19 (Planteil B11, Planungsgrundlagen, Kap.



19, Nachweispunkte für besonders schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen, in der Fassung vom 14.09.2006). Nur im Bereich der Nachweispunkte Mör\_05 bis Mör\_08 und Mör\_10 ist eine Addition mit der im Gutachten C10.1 Teil D dargestellten sonstigen Geräusche vorgenommen worden, da sie sich nur in diesem Bereich auswirken (vgl. Differenzbetrachtung für die Nachweispunkte für besonders schutzbedürftige Bereiche, Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007). Zudem hat sich die Planfeststellungsbehörde für einzelne Ortsteile zusätzliche Nachweispunkte von der Vorhabensträgerin berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007). Schließlich sind die Lärmwerte für die Nacht  $L_{eq(3), \text{Nacht}}$  aufgrund der Zulassung von 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht zwischen 23 Uhr und 5 Uhr neu berechnet und – soweit die Berechnungen eine Erhöhung der Lärmwerte ergeben haben – für die Bewertung der Auswirkungen in der Nacht herangezogen worden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 25.10.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007).

Ob die Funktion im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung noch gewahrt ist, muss die Planfeststellungsbehörde, entgegen der Auffassung von zahlreichen Einwendern, nicht anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 bestimmen. Sie dienen nur im Bauleitplanverfahren als Orientierung für die Abwägung, ob die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind. Im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird durch die Anwendung der Regelungen des Luftverkehrsrechts gewährleistet, dass trotz der vorhabenbedingten Lärmauswirkungen die Anforderungen an die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den betroffenen Baugebieten gewahrt sind.

Einen Anhaltspunkt, ob ein Bebauungsplan aufgrund der erhöhten Lärmbelastung nicht mehr die Funktion erfüllen kann, die ihm ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte, bieten die in § 5 FluglärmG enthaltenen Bauverbote. Diese sehen ein Bauverbot für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone innerhalb der Konturen  $L_{Aeq \text{ Tag}} = 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Aeq \text{ Nacht}} = 53 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 72 \text{ dB(A)}$ , für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 innerhalb der Kontur  $L_{Aeq \text{ Tag}} = 55 \text{ dB(A)}$  und für die Errichtung von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone innerhalb der Konturen  $L_{Aeq \text{ Tag}} = 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Aeq \text{ Nacht}} = 53 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 72 \text{ dB(A)}$  vor.

Den Bauverboten in § 5 Abs. 1 S. 1 und 2; Abs. 2 FluglärmG liegt die gesetzgeberische Wertung zugrunde, dass innerhalb dieser Bereiche keine Wohnungen bzw. schutzbedürftigen

Einrichtungen errichtet werden sollen. Das Gesetz toleriert aber den Bestand bereits errichteter Wohnungen bzw. schutzbedürftiger Einrichtungen und lässt sogar nach § 5 Abs. 1 S. 3, Abs. 3 FluglärmG Ausnahmen von den Bauverboten unter der Voraussetzung zu, dass den Schallschutzanforderungen nach § 7 FluglärmG genüge getan worden ist. Nach der Wertung des Gesetzgebers sind demnach das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes in gesunder Weise möglich, wenn die durch bestimmte Lärmwerte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben beachtet werden (siehe auch die Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, Bundestags-Drucksache 16/508, S. 13). Dies hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Prüfung berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Bebauungspläne mit Festsetzungen von Wohnnutzung innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone, mit Festsetzungen für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone und mit Festsetzungen für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 einer Detailbetrachtung unterzogen.

Dazu hat die Vorhabensträgerin nach Aufforderung der Planfeststellungsbehörde durch das Gutachterbüro Infrastruktur und Umwelt, Professor Böhm und Partner, alle rechtswirksamen und im Verfahren befindlichen Bebauungsplanungen mit Wohnnutzung im Umfeld des Flughafens innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone erhoben. Zudem wurde von der Vorhabensträgerin der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm für den Prognosenullfall und den Planungsfall für jeden Bebauungsplan bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan nach der AzB-99 berechnet (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007). Darüber hinaus sind die Lärmwerte für die Nacht  $L_{eq(3), \text{Nacht}}$  aufgrund der Zulassung von 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht zwischen 23 Uhr und 5 Uhr neu berechnet worden. Die Neuberechnung hat jedoch zu keiner Veränderung der Lärmwerte geführt, da die dB(A)-Angaben auf ganze Zahlen gerundet sind (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 25.10.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007).

Weiterhin hat die Planfeststellungsbehörde alle geltend gemachten rechtswirksamen und im Verfahren befindlichen Bauleitplanungen mit einer Nutzung für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen innerhalb der Tag-Schutzzone 2 bzw. der Nacht-Schutzzone geprüft. Die Lärmwerte sind dem Gutachten G10.1, Teil C, entnommen worden und die geltend gemach-

ten Bauleitpläne mit den Nachweispunkten anhand des Planteiles B11 Kap. 19 abgeglichen worden.

Für die Betrachtung der Lärmauswirkungen ist die AzB-99 herangezogen worden, da auch die Aussagen der Lärmgutachter auf Berechnungen nach der AzB-99 beruhen. Die Lärmgutachter bezeichnen einen Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  unter dem Blickwinkel der Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden als „Kritischen Toleranzwert“, der nach ihren Erläuterungen signalisiert, dass Gesundheitsgefährdungen und/oder Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden können (Gutachten G 12.1, Allgemeiner Teil, Entwicklung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept, 30. Juli 2004, S. 181, 185). Auch nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts beginnt bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag in Wohngebieten der verfassungsrechtlich kritische Bereich (BVerwGE 127, 95, 140, BVerwGE 125, 116, 249 f. m.w.N.). In diesem Bereich sieht die Planfeststellungsbehörde einen Übernahmeanspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG als gegeben an. Zudem sieht die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die zuvor zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einen Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$  als geeignet an, zu einem Übernahmeanspruch für Wohngebäude zu führen. Durch die Ausübung des Übernahmeanspruchs kann sich ggf. mittelbar die städtebauliche Situation eines rechtswirksamen Bebauungsplanes mit Wohnbebauung verändern. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob Lärmwerte, von einem Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$  in den im flughafennahen Umfeld liegenden Städten und Gemeinden erreicht werden.

Hinsichtlich der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Prüfung den Grundsatz berücksichtigt, dass die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat. Ein hinreichender Grad der Konkretisierung des planfestgestellten Vorhabens ist von der Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt der Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 angenommen worden. Zu diesem Zeitpunkt hinreichend konkretisierte Bebauungspläne hat die Planfeststellung bei ihrer Prüfung berücksichtigt. Als Anhaltspunkt für eine hinreichende Konkretisierung der Bebauungsplanung ist das Vorliegen des Aufstellungsbeschlusses gesehen worden, da das förmliche Planaufstellungsverfahren erst mit dem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beginnt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Einwendungen geltend gemachten und hinreichend konkretisierten Bebauungsplanverfahren darauf hin überprüft, ob ihre Fortführung durch die Lärmauswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt wird. In diesem Zusammenhang ist geprüft worden, ob die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, und/oder die sich aus dem

FluglärmG ergebenden Bauverbote einer Fortführung der Bebauungsplanverfahren entgegenstehen.

Die Flächennutzungsplanung der Städte und Gemeinden kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die Lärmauswirkungen nicht nachhaltig gestört werden.

Die prognostizierten Lärmauswirkungen auf die Flächennutzungsplanung führen zu keiner nachhaltigen Störung der kommunalen Planungshoheit, da das planfestgestellte Vorhaben nicht an die Flächennutzungsplanung gebunden ist. Der öffentliche Planungsträger hat nach § 7 S. 1 i.V.m. § 38 S. 2 BauGB seine Planung dem Flächennutzungsplan nur anzupassen, soweit er nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden ist und diesem Plan nicht widersprochen hat.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach Anhängigkeit des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main nicht nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden.

Ferner hat die Vorhabensträgerin mitgeteilt, dass sie im Rahmen ihrer Beteiligung als Träger öffentlicher Belange in ihrer Stellungnahme zu Bauleitplanungen je nach Lage des Planungsgebiets auf die übergeordneten Restriktionen des bestehenden und bei Ausbau mit der Landebahn Nordwest erweiterten Bauschutzbereichs gemäß § 12 LuftVG, des Lärmschutzbereichs gemäß der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 05.08.1977 sowie des im geltenden Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesenen, den Flughafen Frankfurt Main umgebenden Siedlungsbeschränkungsbereichs hinweist. An Flächennutzungsplanungen, die im – ggf. eine Pflicht zur Anpassung der Planung auslösenden – Widerspruch zu dem planfestgestellten Vorhaben stehen oder gestanden hätten, sei die Vorhabensträgerin nicht beteiligt worden. Für einen Widerspruch nach § 7 BauGB hätte insoweit kein Anlass bestanden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

#### **16.1.3.2 Prüfung der Bebauungspläne der Städte und Gemeinden**

Die Prüfung der Bebauungspläne der Städte und Gemeinden hat folgendes ergeben:

##### **Bad Vilbel**

Es sind keine Einwendungen erhoben worden.

## **Bickenbach**

Es sind keine Einwendungen erhoben worden.

## **Bischofsheim**

Durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens werden weder die in der Einwendung der Gemeinde Bischofsheim vom 01.03.2005 geltend gemachten rechtswirksamen Bebauungspläne noch das geltend gemachte Bebauungsplanverfahren Nr. 24 „Tausstraße - Mainstraße“ beeinträchtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 01.03.2005 in der Anlage Bi 1 aufgelisteten und im Plan der Anlage Bi 2 in ihrer räumlichen Lage dargestellten Bebauungspläne anhand der Lärmauswirkungen des Vorhabens geprüft.

Die Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde haben ergeben, dass sich die Lärmsituation in der Gemeinde Bischofsheim nach den Prognosen der Vorhabensträgerin kaum verändern, teilweise sogar verbessern wird. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besonders schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen der Gemeinde Bischofsheim (vgl. Planteil B11, Planungsgrundlagen, Kap. 19 Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen S. 8 und 18) in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 54,4 \text{ bis } 55,1 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,4 \text{ bis } 48,1 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. Gutachten G 10.1, Teil C Messpunkte Bis\_01, Bis\_02 und Bis\_03 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Bis\_01, Bis\_02 und Bis\_03). Aus diesem Grund wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung angenommen.

Ferner ist das in den Einwendungen geltend gemachte Bebauungsplanverfahren Nr. 24 „Tausstraße-Mainstraße“ abgeschlossen. Der Bebauungsplan ist bereits seit dem 26.05.2006 rechtswirksam (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007; bestätigt durch Schreiben der Gemeinde Bischofsheim vom 27.08.2007, S. 2). Aufgrund der prognostizierten Lärmwerte an dem Nachweispunkt für die repräsentative Ortslage Bis\_01 ist von einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich des Bebauungsplanes gegenüber dem Prognosenullfall auszugehen. Weitere Bebauungsplanverfahren hat die Gemeinde nicht geltend gemacht.

## **Bodenheim**

Die Bebauungsplanung der Verbandsgemeinde Bodenheim und ihrer Ortsgemeinden wird aufgrund der geringen prognostizierten Lärmauswirkungen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Die Verbandsgemeinde Bodenheim hat in der Einwendung vom 01.03.2005 vorgetragen, dass lärmempfindliche freiraumorientierte Nutzungen wie Wohngebiete oder Bereiche der Naherholung ihrer Ortsgemeinden unter Umständen nicht mehr ausgewiesen werden können. Konkrete Bebauungspläne sind nicht aufgeführt. Die Ortsgemeinden Bodenheim, Gau-Bischofsheim, Harxheim, Lörzweiler und Nackenheim haben in ihren eigenen Einwendungen vom 01.03.2005 in ähnlicher Weise vorgetragen und u.a. auf die zunehmende Verlärmung ihrer schutzbedürftigen kommunalen Einrichtungen hingewiesen. Im Rahmen der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung haben weder die Verbandsgemeinde noch die Ortsgemeinden eine ergänzende Einwendung erhoben.

Das Gebiet der Verbandsgemeinde Bodenheim wird durch die für die Auslegung relevante Fluglärmkontur  $L_{eq(3)} 50 \text{ dB(A)}$  am Tag randlich berührt. Der Ortsteil der Ortsgemeinde Bodenheim und der nördliche Ortsteil der Ortsgemeinde Nackenheim liegen innerhalb dieser Fluglärmkontur. Für den östlichen Bereich der Ortsgemeinde Bodenheim wird am Tag eine erhebliche Zunahme des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärms gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert.

Der prognostizierte Lärm wird aber im Planungsfall an dem Nachweispunkt für das Altenpflegeheim, Am Reichsritterstift 3, lediglich in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 50,3 \text{ dB(A)}$  am Tag liegen. In der Nacht bleibt der Lärmwert bei  $L_{eq(3)} < 35 \text{ dB(A)}$  (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Bod\_01). Darüber hinaus werden die Siedlungsflächen der Gebiete der Verbandsgemeinde Bodenheim nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Eine Beeinträchtigung von Bebauungsplänen durch die Lärmauswirkungen des Vorhabens wird daher ausgeschlossen.

## **Büttelborn**

Die Lärmzunahme aufgrund der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens wird zu keiner nachhaltigen Störung der geltend gemachten rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Büttelborn führen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 28.02.2005 (Verweis auf die Seiten 52-55 des Erläuterungsberichtes des Flächennutzungsplanes) geltend gemachten rechtswirksamen Bebauungspläne geprüft.

In allen Ortsteilen der Gemeinde Büttelborn wird nach den Prognosen der Vorhabensträgerin der äquivalente Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche im Planungsfall am Tag um ca. 0,9 bis 1,1 dB(A) und in der Nacht um ca. 0,7 bis 0,9 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen der Gemeinde Büttelborn (vgl. B11, Kap. 19, S. 8 und 18) in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,1 \text{ bis } 60,9 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,7 \text{ bis } 57,9 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Büt\_01 bis Büt\_15). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergibt sich infolge der prognostizierten Lärmauswirkungen keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Gemeinde Büttelborn.

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde in einer Detailbetrachtung die in der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Gemeinde Büttelborn ermittelt und sich den aus dem Flugbetrieb resultierenden prognostizierten Lärm für den Prognosenullfall und den Planungsfall berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- „Am grünen Weg“, Büttelborn,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 50 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 47 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 – 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Darmstädter Straße Süd“, Büttelborn,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 54 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Frongartengraben“ (südlich der Platanenstraße), Büttelborn,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 50 - 56 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 47 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 – 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Frongartengraben“ (nördlich der Platanenstraße), Büttelborn,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 50 - 56 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 47 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 – 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Griesheimer Weg“, Büttelborn,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 54 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 51 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),

- „Am Sportplatz“ (nördlich „Am Seegraben“), Klein-Gerau,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 58 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „Am Sportplatz“ (nördlich Bahntrasse Groß-Gerau – Weiterstadt), Klein-Gerau,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 58 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Schulstraße“, Klein-Gerau,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 54 - 57 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Wilhelm-Leuschner-Straße“, Klein-Gerau,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Am Heissgraben Nord“, Worfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 55 - 58 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Am Heissgraben Süd“, Worfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 55 - 57 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Auf dem Zenthoebel“, Worfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Im Wasserlauf“ (nördlich Geleitstraße), Worfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht keine, und
- „Im Wasserlauf“ (nördlich Hermann-Schmitt-Straße), Worfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht keine.

Die konkrete Untersuchung hat das aus der Betrachtung der Nachweispunkte gewonnene Ergebnis bestätigt. Die Lärmzunahme in Bezug auf die innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung ist nur unerheblich. Die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne wird auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 58 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone werden die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt bleiben. Zudem gilt das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbe-



reich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Ferner sind noch der von der Gemeinde Büttelborn geltend gemachte Bebauungsplan „Heinrich-Engelstraße-Süd“ und der davon südlich gelegene Bebauungsplan „Schul- und Sporthalle“ gesondert betrachtet worden, da sie eine Schule bzw. auch Kindergarten vorsehen und innerhalb der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 2 liegen. Im Bereich der Bebauungspläne werden die Lärmwerte im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 57 \text{ dB(A)}$  am Tag liegen. Gegenüber dem Prognosenullfall wird eine Lärmzunahme von ca. 1,1 dB(A) am Tag erwartet (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Büt\_08). Die Lärmzunahme am Tag wird von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen. Ferner kann durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion der Bebauungspläne gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung der Bebauungspläne ist nicht gegeben.

Eine separate Bewertung der Lärmauswirkungen auf den Bebauungsplan „Hinter der Harnkaute“ ist nicht vorgenommen worden, da sich der Bebauungsplan – der u.a. die Nutzung eines Altenwohnheims festsetzt – außerhalb der Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone befindet. Im Bereich des Bebauungsplanes werden die Lärmwerte im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,1 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,7 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Büt\_01).

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die von der Gemeinde Büttelborn in der Einwendung vom 28.02.2005 geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne geprüft:

In Aufstellung sollen sich entsprechend der Einwendung folgende Bebauungspläne befinden:

- „Darmstädter Straße Süd“, 1. Änderung, Aufstellungsbeschluss (Datum wurde nicht angegeben), Büttelborn, Garten anstelle Streuobstwiese,
- „Sporthalle Worfelden“, Aufstellungsbeschluss vom 28.08.1991, Worfelden, Sporthalle und Feuerwehr westlich der Kreisstraße K 164,
- „Am grünen Weg“, Aufstellungsbeschluss von 1997, Büttelborn, Wohngebiet, und
- „Bahnübergang in Klein-Gerau“, Aufstellungsbeschluss vom 29.01.1997, Fußgängerunterführung anstelle jetzigem Bahnübergang.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Gemeinde Büttelborn zur Konkretisierung ihrer Einwendungen mit Schreiben vom 07.08.2007 aufgefordert. In dem Antwortschreiben vom

27.08.2007 hat die Gemeinde mitgeteilt, dass der sich zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendungen in Aufstellung befundene Bebauungsplan mit Wohnbebauung „Am grünen Weg“ seit 08.06.2007 rechtswirksam ist (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Gemeinde Büttelborn vom 27.08.2007, Anlage B). Er ist bereits in der vorhergehenden Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne berücksichtigt worden.

Im Rahmen der Konkretisierung der Einwendungen der Gemeinde Büttelborn sind folgende Bebauungsplanverfahren mitgeteilt worden:

- „Frontgartengraben“, Aufstellungsbeschluss vom 07.03.2007, Nutzung als WA, und
- „Im Wasserlauf“, Aufstellungsbeschluss vom 07.03.2007, Nutzung als WA.

Diese Bebauungspläne sind in den Einwendungen der Gemeinde Büttelborn nicht geltend gemacht worden. Erst nach Aufforderung der Planfeststellungsbehörde zur Konkretisierung ihrer Einwendungen hat die Gemeinde Büttelborn auf diese Bebauungsplanverfahren hingewiesen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Gemeinde Büttelborn vom 27.08.2007, Anlage B). Zudem gilt der Grundsatz, dass die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat. So muss auch die Bauleitplanung der Gemeinde Büttelborn planerische Erschwernisse (z.B. nach dem FluglärmG) und einen planerischen Anpassungsbedarf hinnehmen, wenn sie mit ihrer Bauleitplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin trifft.

Bei den übrigen, in den Einwendungen geltend gemachten, in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen der Gemeinde Büttelborn handelt es sich um Bebauungspläne ohne Festsetzung von Wohnnutzungen. Die Fortführung der Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieser Festsetzungen wird durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Büt\_01 bis Büt\_15).

### **Darmstadt**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Darmstadt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 25.02.2005 (Anlage 3) aufgeführten und in einem beigefügten Plan (Anlage 5, 6 und 4) verorteten rechtswirksamen Bebauungspläne der Ortsteile Arheilgen, Kranichstein und Wixhausen geprüft. Die Art der Nutzung der Bebauungspläne ist grundsätzlich nicht angegeben worden.

In allen Stadtteilen der Stadt Darmstadt wird nach den Prognosen der Vorhabensträgerin der äquivalente Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag um ca. 1,0 bis 1,2 dB(A) und in der Nacht um 0,8 bis 0,9 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen der Stadt Darmstadt (vgl. B11, Kap. 19, S. 9 und 18 f.) in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,3$  bis  $58,9$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 43,0$  bis  $54,9$  dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Dar\_01 bis Dar\_16). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird diese Lärmzunahme als nicht erheblich für die rechtswirksame Bauleitplanung der Stadt Darmstadt angesehen.

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde in einer Detailbetrachtung die in der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Darmstadt ermittelt und sich den aus dem Flugbetrieb resultierenden prognostizierten Lärm für den Prognosenullfall und den Planungsfall berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- A 7.1 „An der Reitbahn“, Arheilgen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 58$  dB(A) und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 7.2 „Um die kleine Brückenstraße“, Arheilgen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57 - 58$  dB(A) und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 – 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- A 7.3 „Um das Wieschen“, Arheilgen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57 - 58$  dB(A) und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 53 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- A 8 „Ruthsenbachwiesen“, Arheilgen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 58$  dB(A) und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),

- A 9 „Im Elsee“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 10 „Am Schädelgraben“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 10.1 „Am Schädelgraben“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 54 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 14 „Arheilgen West“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 54 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 15.1 „Am Jungfernweg“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 15.2.2 „Am Schmittweg“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 18 „Weiterstädter Straße Nord“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 27.1 „Wachtelweg Nordwest“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- A 33 „Am Ohlenbachgraben“, Arheilgen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- K 5.1 „An der Parkstraße“, Kranichstein,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- K 13 „Am Lindgraben“, Kranichstein,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- Wi 1 „Wegscheide-Brühlgraben“, Wixhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- Wi 2 „Brühlwiesen“, Wixhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),

- Wi 2.1 „Brühlwiesen“, Wixhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- Wi 4 „Südost“, Wixhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),  
und
- Wi 4.2 „Südost“, Wixhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A).

Die konkrete Untersuchung hat das aus der Betrachtung der Nachweispunkte gewonnene Ergebnis bestätigt. Die Lärmzunahme für die innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung ist grundsätzlich mit bis zu ca. 1 dB(A) nur unerheblich. In den Bereichen in denen am Tag eine Lärmzunahme von bis zu ca. 2 dB(A) zu erwarten ist, wird von einer erheblichen Lärmzunahme ausgegangen. Trotz der in Teilbereichen erheblichen Lärmzunahme wird die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 55 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Ferner wurde noch der geltend gemachte Bebauungsplan Nr. A 2.2 „Altenpflegeheim Im Fiedlersee“ gesondert betrachtet, da er die Nutzung als Altenpflegeheim vorsieht und innerhalb der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 2 liegt. Im Bereich des Bebauungsplanes werden die Lärmwerte im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53,6 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49,4 \text{ dB(A)}$  liegen. Es wird eine Lärmzunahme am Tag von 1,1 dB(A) und in der Nacht von 0,8 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall erwartet (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Dar\_01). Die Lärmzunahme wird von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen. Ferner kann durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion des Bebauungsplanes gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes ist nicht gegeben.

Darüber hinaus hat die Stadt Darmstadt in der Einwendung vom 25.02.2005 (Anlage 7) folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne des Ortsteiles Arheilgen aufgeführt und

jeweils Ausschnitte aus der Stadtkarte Darmstadt bzw. anderen Dokumente zur Veranschaulichung der konkreten Lage beigelegt:

- A 7.2 „Ortskern Arheilgen (Um die kleine Brückenstraße)“, Begründung vom 26.10.2001, Gestaltung und Erhaltung baulicher Anlagen, Niederschlagswasser und Grundstücksteilungen,
- A 7.3 „Ortskern Arheilgen (Um das Wieschen)“, Begründung vom 22.03.1995, Gestaltung und Erhaltung baulicher Anlagen, Niederschlagswasser,
- A 14.1.1.1 „Vorhaben- und Erschließungsplan Ettester Straße“, Begründung vom 11.06.2001, keine Angabe der Nutzung,
- A 17.1 „Ostseite Frankfurter Straße / Maulbeerallee“, Änderung, Begründung zur Magistratsvorlage vom 30.11.2004, Ausschluss von Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieben,
- A 19.1.1.1 „Gewerbegebiet Weiterstädter Weg, Röntgenstraße/Eulerweg“, Änderung des Bebauungsplanes A 19.1, Vorentwurf vom 17.09.1998, Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben,
- A 19.3 „Gewerbegebiet Weiterstädter Weg“, Änderung des Bebauungsplanes A 19, Vorentwurf vom 17.09.1998, Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben,
- A 26 „Arheilger Mühlchen / In den Seewiesen“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 14.10.1993, keine Angabe zu Nutzung, auf der Karte Sportgelände,
- A 30 „Grillparzerstraße / Jakob-Jung-Straße“, Vorentwurf, ruhendes Verfahren, da im Siedlungsbeschränkungsbereich des RPS 2000 liegend, Wohnbebauung,
- A 32 „Eisenbahnmuseum“, Begründung vom 11.02.1998, und
- A 34 „Dianastraße/Kalkhofenweg“, ruhendes Verfahren, da im Siedlungsbeschränkungsbereich des RPS 2000 liegend, Wohnbebauung.

Die Stadt Darmstadt hat in der Einwendung vom 25.02.2005 (Anlage 7) folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne des Ortsteiles Kranichstein aufgeführt:

- K 2.3 „Gruberstraße Nord“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 30.08.2004, keine Angabe zur Nutzung,
- K 6.1.2 „Kranichstein Südwest“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 08.10.2004, keine Angabe zur Nutzung,
- K 6.2 „Lebensmitteldiscounter an der Jägertorstraße“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 09.07.2004, Einzelhandel,
- K 6.3 „Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 14.07.2004, Verwaltungsgebäude,
- K 8.1 „Postsportanlage Kranichstein“, Begründung vom 05.11.1992, Sportanlage,

- K 10 „Nordwestlich Parkstraße“, Veränderungssperre nach § 2 BauGB, keine Angabe zur Nutzung,
- K 11 „Schlepperprüffeld“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 05.06.1992, keine Angabe zur Nutzung,
- K 12 „An der Waldbucht“, Darlegung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 05.06.1996, keine Angabe zur Nutzung,
- K 14 „Waldbucht Kranichstein“, keine weiteren Angaben, und
- K 15 „Am Lindgraben Ost“, Begründung zur Magistratsvorlage vom 14.02.2005, Wohnbebauung, sieben zweigeschossige Reihenhäuser.

Die Stadt Darmstadt hat in der Einwendung vom 25.02.2005 (Anlage 7) folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne des Ortsteiles Wixhausen aufgeführt:

- Wx 9.1 „Merianstraße/Zeissweg“, Entwurf zur Änderung des Bebauungsplanes Wx 9 vom 28.04.2000, Nutzung als Straßenverkehrsfläche,
- Wx 11 „In den Brühlwiesen“, keine Angaben, und
- Wx 12 „Erweiterung der GSI“ Vorentwurf vom 15.11.2004, Nutzung als SO.

Beigelegt sind ferner zwei Ausschnitte der Stadtkarte, deren Bebauungspläne/-planentwürfe nicht in der Anlage 7 aufgeführt sind. Es handelt sich um:

- K9 „Wohnen südlich der Hammelstriff“, Begründung vom 29.10.1992, teilweise Änderung des Bebauungsplanes K 6, Wohnnutzung, und
- A 10.1 „Am Schlägelsgraben“, Vorentwurf vom 09.07.2003, keine weiteren Angaben.

In dem als Einwendung und Stellungnahme ausgewiesenen Schreiben vom 29.03.2007 im Rahmen der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht ergänzend zur Bauleitplanung vorgetragen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Darmstadt zur Konkretisierung ihrer Einwendungen mit Schreiben vom 07.08.2007 aufgefordert. In dem Antwortschreiben vom 22.08.2007 hat die Stadt mitgeteilt, dass die in der Einwendung vom 25.02.2005 geltend gemachten Bebauungspläne K 2.3, K 9, K 12, K 14, A 7.2, A 7.3 und A 10.1 rechtswirksam sind (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Darmstadt vom 22.08.2007). Die Bebauungspläne sind bereits in der vorhergehenden Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne berücksichtigt worden.

Im Rahmen der Konkretisierung der Einwendungen der Stadt Darmstadt sind folgende Bebauungsplanverfahren mitgeteilt worden:

- A 14.1.1.1 „Ettesterstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 26.07.2001, Satzungsbeschluss vorbereitet am 24.03.2003, Nutzung als Allgemeines Wohngebiet,
- A 19.1.1.1 „Gewerbegebiet Weiterstädter Weg/Röntgenstr./Eulerweg“ und A 19.3 „Gewerbegebiet Weiterstädter Weg“, jeweils Aufstellungsbeschluss vom 28.10.1998, jeweils frühzeitige Beteiligung abgeschlossen am 03.01.1999, Änderung des Bebauungsplans A 19.1 und A 19 – Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben,
- A 19.2 „Gewerbegebiet Weiterstädter Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 24.03.1994, frühzeitige Beteiligung abgeschlossen am 03.01.1999, Änderung der Bebauungspläne A 19 / A 19.1 / A 19.11 / A 20,
- A 26 „Arheilger Mühlchen / In den Seewiesen“, Aufstellungsbeschluss vom 24.03.1994, frühzeitige Bürgerbeteiligung abgeschlossen am 16.09.1994, Erholungsflächen und einem Anteil als reines Wohngebiet, der selbstständig als A 30 fortgeführt werden sollte,
- A 30 „Grillparzerstraße / Jakob-Jung-Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 24.03.1994, frühzeitige Bürgerbeteiligung abgeschlossen am 16.09.1994, Magistratsvorlage zu Varianten vom 16.11.2000, reines Wohngebiet,
- A 32 „Eisenbahnmuseum Kranichstein“, Aufstellungsbeschluss vom 22.05.1997, Offenlage am 01.10.1998 beendet,
- A 34 „Dianastraße / Kalkofenweg“, Aufstellungsbeschluss vom 15.06.2000, frühzeitige Bürgerbeteiligung abgeschlossen am 30.07.2000, Wohnbebauung,
- K 8.1 „Postsportanlage Kranichstein“, Aufstellungsbeschluss vom 07.02.1991, Satzungsbeschluss vorbereitet am 18.12.1992, Sportanlagen,
- K 10 „Nordwestlich Parkstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 01.03.1990, frühzeitige Bürgerbeteiligung abgeschlossen am 27.08.1992, Grünflächen, Freiflächen,
- K 11 „Schlepperprüffeld“, Aufstellungsbeschluss vom 29.10.1992, frühzeitige Bürgerbeteiligung abgeschlossen am 27.08.1992, Standort 2. Grundschule,
- K 15 „Lindgraben Ost“, Aufstellungsbeschluss vom 22.03.2005, Offenlage abgeschlossen am 22.01.2006, 7 zweigeschossige Reihenhäuser,
- Wx 11 „In den Brühlwiesen“, Aufstellungsbeschluss vom 03.02.2000, Sport- und Freizeitanlage, und
- Wx 13 Misch- und Gewerbegebiet Wixhausen Ost, Aufstellungsbeschluss vom 19.09.2006, Misch- und Gewerbeflächen.

Die in den Einwendungen geltend gemachten Bebauungsplanverfahren A 17.1, K 6.1.2, K 6.2, K 6.3, Wx 9.1 und Wx 12 werden nicht mehr von der Stadt Darmstadt aufgeführt, so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass diese Verfahren nicht mehr geltend gemacht bzw. betrieben werden.



Darüber hinaus sind die mitgeteilten Bauleitplanverfahren A 19.2 und Wx 13 nicht in den Einwendungen der Stadt Darmstadt geltend gemacht worden.

In den Einwendungen der Stadt Darmstadt wurde nur für die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne A 30 „Grillparzerstraße/Jakob-Jung-Straße“, A 34 „Dianastraße/Kalkofenweg“ und K 15 „Wohnen südlich der Hammelstrift“ die Festsetzung von Wohnnutzungen geltend gemacht. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde ermittelt, dass sich bei dem ohne Nutzungsangabe geltend gemachten, in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan A 14.1.1.1 „Vorhaben- und Erschließungsplan Ettester Straße“ um einen Bebauungsplan mit der Festsetzung von Wohnnutzung handelt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Darmstadt vom 22.08.2007).

Die Aufstellung des Bebauungsplanes K 15 ist erst am 22.03.2005 beschlossen worden. Die Stadt Darmstadt trifft mit ihrem Bebauungsplanverfahren auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die angesichts der prognostizierten Lärmauswirkungen entstehenden planerischen Erschwernisse (FluglärmG) und der planerische Anpassungsbedarf für den Bebauungsplan muss die Stadt Darmstadt hinnehmen. Insoweit hat die Stadt Darmstadt in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen.

Die Bebauungsplanverfahren A 30 und A 34 werden entsprechend dem Vortrag in der Einwendung vom 25.02.2005 von der Stadt Darmstadt als ruhende Verfahren geführt, da sie sich bereits im Siedlungsbeschränkungsbereich des RPS 2000 befinden. Insoweit wird sich für diese Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Dasselbe gilt für den Vorhaben- und Erschließungsplan A 14.1.1.1, der sich auch bereits innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des RPS 2000 befindet und an dessen Situation sich durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern wird.

Nach dem mit Schreiben vom 22.08.2007 vorgelegten Vorentwurf vom 05.06.1992 für das Bebauungsplanverfahren K 11 sollen Festsetzungen für den Gemeinbedarf (Schule, Kindertagesstätte und Jugendhaus) getroffen werden. Der Aufstellungsbeschlusses des Magistrats der Stadt Darmstadt datiert vom 29.10.1992. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung soll bereits am 27.08.1992 abgeschlossen worden sein. Aufgrund des langen Zurückliegens der letzten Verfahrenshandlung (15 Jahre) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Bebauungsplanverfahren nicht mehr ernsthaft betrieben wird. Dafür spricht zudem, dass die

„Freie Comenius-Schule“ und das Jugendzentrum „Der Stall“ bereits errichtet sind. Insoweit wird es auch als nicht mehr rechtlich relevant angesehen, dass sich der geltend gemachte Bebauungsplan innerhalb der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 2 befindet. Das Bauverbot nach § 5 Abs. 1 FluglärmG findet auf bereits errichtete Einrichtungen keine Anwendung. Zudem wird durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion der Einrichtungen gewahrt.

Hinsichtlich der übrigen in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne wird davon ausgegangen, dass aufgrund ihrer vorgesehenen Nutzung die Fortführung der Bebauungsplanverfahren durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt wird. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Dar\_01 bis Dar\_15).

### **Dieburg**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Dieburg.

In den Einwendungen vom 01.03.2005 und 04.05.2007 hat die Stadt Dieburg eine mögliche Einschränkung der kommunalen Planungshoheit durch den im Ausbaufall zu erwartenden ansteigenden Fluglärm geltend gemacht. Konkrete Bauleitpläne sind nicht aufgeführt worden.

Die Siedlungsflächen der Stadt Dieburg werden nicht von den für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht berührt, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne anzunehmen ist.

### **Erlensee**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Erlensee.

In den Einwendungen vom 01.03.2005 und 03.05.2007 hat die Gemeinde Erlensee die Beeinträchtigung der geplanten Wohn- und Gewerbebauung geltend gemacht. Konkrete in Aufstellung befindliche Bebauungspläne sind nicht aufgeführt worden.

Die Siedlungsflächen der Gemeinde Erlensee werden nur im Süden durch die für die Auslegung relevante Fluglärmkontur für den Tag von  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  randlich berührt, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne anzunehmen ist.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Gemeinde Erlensee weder durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG noch durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt.

### **Erzhausen**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Erzhausen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Einwendungen vom 24.02.2005 (S. 97) und 07.05.2005 (S. 212 f., Flurkarte) aufgeführten Bebauungspläne mit Wohnbaunutzung (teilweise noch nicht vollständig) bebaut und Bebauungsplanverfahren geprüft.

In der Gemeinde Erzhausen wird nach den Prognosen der Vorhabensträgerin der äquivalente Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag um 1 dB(A) und in der Nacht um 0,8 dB(A) gegenüber dem Prognosenußfall zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an dem Nachweispunkt für ein Altenpflegeheim, Industriestraße 15, in dem Bereich von  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 50,2 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 45,9 \text{ dB(A)}$  liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Erz\_01). Im nördlichen Ortsteil von Erzhausen wird eine flugbetriebsbedingte Geräuschbelastung von  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 48,5 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 44,2 \text{ dB(A)}$  und im südwestlichen Ortsteil von  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 52,7 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 48,4 \text{ dB(A)}$  prognostiziert (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage 2, Messpunkte 1 bis 3). Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Gemeinde Erzhausen nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Aufgrund der geringen prognostizierten Lärmauswirkungen für das Gebiet der Gemeinde Erzhausen liegt keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bauleitplanung vor.

Die geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung „Südliche Hauptstraße“ und „Südliche Goethestraße“ befinden sich im neuen Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt. Die Bebauungspläne sind nach Angaben der Gemeinde am 05.02.2007 aufgestellt worden. Die Gemeinde trifft mit ihrer Bebauungsplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Sie hat die Aufstellung der Bebauungspläne in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen entstehenden planerische Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Gemeinde Erzhausen hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

### **Flörsheim am Main**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Flörsheim am Main.

Die von Stadt in den Einwendungen vom 01.03.2005 und 06.05.2007 (S. 2) sowie der Stellungnahme vom 14.03.2007 (S. 3 f.) aufgeführten rechtswirksamen Bebauungspläne sind von der Planfeststellungsbehörde geprüft worden.

Im Norden der Kernstadt Flörsheim am Main wird im Planungsfall der aus dem Flugbetrieb resultierende Lärm gegenüber dem Prognosenullfall erheblich zunehmen. Die Zunahme liegt am Tag zwischen 2,2 und 3,9 dB(A) und in der Nacht zwischen 11,5 und 11,7 dB(A). Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 61,2 \text{ bis } 62,3 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,7 \text{ bis } 52,8 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Flö\_02, Flö\_04 und Flö\_10). Im Süden der Kernstadt wird die Lärmzunahme am Tag und in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall geringer. In den Bereichen am Main ist sogar eine Abnahme zu verzeichnen. Am Main wird der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 55,2 \text{ bis } 55,7 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,2 \text{ bis } 47,4 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Flö\_06, Flö\_12 und Flö\_15). Der Norden der Kernstadt Flörsheim wird erheblich durch die Lärmzunahme im Planungsfall betroffen.

In der Ortslage Wicker (Ecke Landwehrweg / Gutenbergstraße) wird der prognostizierte Lärm im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall am Tag um ca. 7,2 dB(A) abnehmen und in der Nacht um ca. 9,1 dB(A) zunehmen. Die Lärmwerte liegen bei  $L_{eq(3)} = ca. 53,8$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = ca. 43,8$  dB(A) in der Nacht (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkt 4). Die Ortslage liegt außerhalb der nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen.

Die prognostizierten Lärmwerte in der Ortslage Weilbach (Ecke Keltenstraße / Frankfurter Straße) werden im Planungsfall bei  $L_{eq(3)} = ca. 43,0$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = ca. 36,5$  dB(A) in der Nacht liegen. Der Lärm wird gegenüber dem Prognosenullfall am Tag um ca. 9,7 dB(A) abnehmen und in der Nacht um ca. 3,6 dB(A) zunehmen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkt 5 und zu dem Lärmwert in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkt 5). Die Ortslage liegt außerhalb der nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne der Stadt Flörsheim am Main ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- „Nord I“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 63$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 53$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 3 – 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 7 - 9 dB(A),
- „Nord II“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 64$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 3 – 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 8 – 10 dB(A),
- „Nord III“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 63$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 54$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 2 – 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 7 – 9 dB(A),
- „Nord IIIa“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 62$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 7 – 9 dB(A),
- „Nord IV – Teil A“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 62$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49 - 53$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 2 – 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 6 – 8 dB(A),
- „Nord IV – Teil B“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 61$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 51$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 2 – 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 5 – 6 dB(A),

- „Nord V“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 63 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 3 dB(A) und in der Nacht von ca. 7 – 10 dB(A), und
- „Nord VI“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 61 - 64 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 3 - 4 dB(A) und in der Nacht von ca. 9 - 11 dB(A).

Aufgrund der detaillierten Betrachtung ist von einer erheblichen Lärmzunahme in den aufgeführten Bebauungsplangebieten der Kernstadt Flörsheim auszugehen. Trotz der erheblichen Lärmzunahme auf Lärmwerte von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 64 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 54 \text{ dB(A)}$  wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch unter einem Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Zudem bleiben durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt.

Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG gilt nicht für Wohnungen im Geltungsbereich rechtswirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Das Baurecht für Wohnungen im Geltungsbereich der noch unbebauten Bebauungspläne, insbesondere des erst am 05.04.2007 rechtswirksam gewordenen Bebauungsplanes „Nord VI“, wird nicht beeinträchtigt. Allerdings dürfen neue Wohnungen nur errichtet werden, sofern sie den nach § 7 FluglärmG festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen. Dieser Anspruch des Baurechtsinhabers besteht gegenüber der Vorhabensträgerin. Der Stadt entstehen keine Kosten. Auch bedarf es keiner Anpassung der Bebauungspläne an die durch das planfestgestellte Vorhaben geänderte Situation.

Die Planfeststellungsbehörde hat die starke Lärmbelastung der Kernstadt von Flörsheim am Main, aber auch die Entlastung der Stadtteile Wicker und Weilbach am Tag berücksichtigt. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt vorliegt.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die in der Einwendung vom 01.03.2005 und der ergänzenden Stellungnahme vom 14.03.2007 geltend gemachten Bebauungsplanverfahren geprüft. Es handelt sich folgende Bebauungspläne:

- „Auf der Lehmkraut“, Aufstellungsverfahren, Wohnnutzung, im Stadtteil Wicker,
- „Kirchgewann“, Aufstellungsbeschluss, Geschäftszentrum und Wohnbebauung zwischen Wickerer Straße und Bgm.-Lauck-Straße, Altlastenproblematik noch ungeklärt,

- „Keltenstraße“, Beschluss für vorgezogene Bürgerbeteiligung und TÖB-Beteiligung März 2007, im Stadtteil Weilbach, und
- „West VI“, in Aufstellung, Entwurf vom Januar 2003, ca. 97,6 ha, künftige Nutzung des bisherigen Abbaugeländes, Naturschutz und Erholung.

Eine konkrete örtliche Zuordnung der Bebauungspläne und in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ist nicht erfolgt. Zudem sollen auf dem ehem. Axthelmgelände Wohnungen auf Basis eines städtebaulichen Wettbewerbs entstehen.

Der in der Einwendung vom 01.03.2005 geltend gemachte Bebauungsplan Nord VI ist seit 05.04.2007, der Bebauungsplan „West VI“ seit 21.07.2006 und der Bebauungsplan „Auf der Lehmkraut“ seit 29.06.2006 rechtswirksam. Die Bebauungspläne sind bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007; Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Flörsheim am Main vom 31.08.2007).

Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Kirchgewann“ ist erst am 13.12.2005 beschlossen worden. Die Stadt Flörsheim am Main trifft mit ihrem Bebauungsplanverfahren auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die angesichts der prognostizierten Lärmauswirkungen entstehenden planerischen Erschwernisse (z.B. aus dem FluglärmG) und der planerische Anpassungsbedarf für den Bebauungsplan muss die Stadt hinnehmen. Die Stadt hat in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Der Bebauungsplan ist nach Auskunft der Stadt Flörsheim am Main am 21.08.2007 als Satzung beschlossen worden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Keltenstraße“ im Nordosten des Stadtteiles Weilbach ist ebenfalls in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens am 23.11.2006 beschlossen worden. Darüber hinaus wird das Gebiet weder durch Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG noch durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, berührt.

Für den in der Konkretisierung der Einwendung der Stadt Flörsheim am Main vom 31.08.2007 geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „Gewerbegebiet West V“ wird davon ausgegangen, dass aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzung die Fortführung der Bebauungsplanverfahren durch das diesen Bereich umfassende Sied-

lungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt wird. Das gilt auch, wenn die Lärmauswirkungen des sich in der Umgebung befindenden Nachweispunktes für eine repräsentative Ortslage in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Flö\_07).

### **Frankfurt am Main**

Die Stadt Frankfurt am Main hat in der Einwendung vom 07.05.2007 keine Betroffenheit ihrer kommunalen Planungshoheit geltend gemacht. Konkrete Ausführungen zur Betroffenheit der Bauleitplanung sind nicht gemacht worden.

### **Gernsheim**

Es sind keine Einwendungen erhoben worden.

### **Ginsheim-Gustavsburg**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 01.03.2005 (Anlage Gi 1 und Gi 2) aufgeführten rechtswirksamen Bebauungspläne der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg geprüft.

Die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Lärmzunahme im Ortsteil Gustavsburg ist erheblich und liegt am Tag ca. zwischen 3,8 und 4,9 dB(A) und in der Nacht zwischen 5,0 und 6,3 dB(A). Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall am Nachweispunkt „Altenpflegeheim, Bebelstraße 36“, und am Nachweispunkt „Kindertagesstätte, Virchowstraße 3“, im Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53,6$  und  $55,1$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 43,4$  und  $45,6$  dB(A) liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Gin\_01 und Gin\_02). Die Lärmauswirkungen werden von der Planfeststellungsbehörde als unerheblich angesehen. Zudem befinden sich die geltend gemachten Bebauungspläne mit Wohnbebauung noch außerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG. Deshalb ist von keiner nachhaltigen Störung der Bebauungsplanung auszugehen.

Im Ortsteil Ginsheim (Ecke Zwerggewann / Westerwaldstraße) wird der prognostizierte Lärm im Planungsfall am Tag um ca. 1,7 dB(A) zunehmen und in der Nacht unverändert bleiben. Der prognostizierte Lärm wird bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 50,6$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 42,7$  dB(A)



liegen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Messpunkt 6 und zu dem Lärmwert in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkt 6). Die Lärmauswirkungen für die Bebauungsplanung im Ortsteil Ginsheim werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich eingestuft. Zudem befindet sich der Ortsteil außerhalb der Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1a) FluglärmG.

Ferner hat die Planfeststellungsbehörde die von der Gemeinde geltend gemachten Bebauungsplanverfahren geprüft.

Folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne des Ortsteiles Gustavsburg können der Anlage Gi 2 zur Einwendung vom 01.03.2005 entnommen werden:

- „Mainspitze“, Aufstellungsbeschluss vom 15.07.1993, ohne textliche Festsetzung,
- „Bleiau“, Aufstellungsbeschluss vom 15.07.1993, ohne textliche Festsetzung,
- „Unterste Spittelau“, Aufstellungsbeschluss vom 15.07.1993, und
- „Am Bahnhof“, Aufstellungsbeschluss vom 04.12.1980, Kleingartengebiet.

Folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne des Ortsteiles Ginsheim können der Anlage Gi 1 zur Einwendung vom 01.03.2005 entnommen werden und sind im Rahmen der Einwendung vom 07.05.2007 ergänzt worden:

- „Ginsheim-Ortsmitte“, Aufstellungsbeschluss vom 03.07.1998, Wohnbebauung,
- „Langenau/Neuau“, Sicherung der Rheininsel als ökologischer Ausgleichs- und Erholungsraum, Satzungsbeschluss vom 08.02.2006, Verwaltungsstreitverfahren anhängig wegen Versagung der Genehmigung durch das Regierungspräsidium Darmstadt,
- „Am Bauschheimer Weg“ (ehemals „Steggärten“), Aufstellungsbeschluss vom 20.06.2002, Freizeitgärten,
- „Am alten Sportplatz“, Aufstellungsbeschluss vom 13.07.2006, zwei neue Wohngebiete von insgesamt ca. 9,6 ha,
- „Ortterschließungsstraße“, Straße zur Ortterschließung,
- „Sportanlage“, Aufstellungsbeschluss vom 13.07.2006, und
- „Umgehungsstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 13.07.2006, Umgehungsstraße in Ginsheim.

Bei den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen im Ortsteil Gustavsburg handelt es sich um Gebiete ohne Wohnnutzung. Die Fortführung der Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieser Festsetzungen wird durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbe-

schränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Gin\_01 und Gin\_02).

Im Ortsteil Ginsheim sind zwei in Aufstellung befindliche Bebauungspläne mit Wohnnutzung geltend gemacht worden. Es handelt sich um die Bebauungspläne „Ginsheim-Ortsmitte“ und „Am alten Sportplatz“.

Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes „Am alten Sportplatz“ datiert vom 13.07.2006. Die Gemeinde trifft mit ihrer Bebauungsplanung auf die schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Sie hat in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Gemeinde hinnehmen, da die Planung grundsätzlich Rücksicht auf die zeitlich vorhergehende Planung zu nehmen hat.

Der geltend gemachte in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Ginsheim-Ortsmitte wird nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die Tag-Schutzzonen oder Nacht-Schutzzonen nach dem FluglärmG berührt. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu dem Ergebnis, dass die ermittelten Lärmauswirkungen nicht der Fortführung des Bebauungsplanverfahrens entgegenstehen.

Die Fortführung der übrigen Bebauungsplanverfahren im Ortsteil Ginsheim wird aufgrund ihrer vorgesehenen Nutzung durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Messpunkt 6).

### **Griesheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Griesheim.

Die Stadt hat in der Einwendung vom 01.03.2005 (S. 53 f.) und ergänzend mit Einwendung vom 02.05.2007 (S. 214) folgende Bebauungspläne, die noch nicht (vollständig) bebaut sind, aufgeführt:

- Nr. 77 „Auf dem Pfungstädter Weg“, rechtswirksam seit 30.12.1998, Wohngebiet zu 70 % bebaut,
- Nr. 66 „Auf dem Eberstädter Weg“, rechtswirksam seit 30.12.1998, Wohngebiet zu 70 % bebaut,
- Nr. 94 „Nord V“, rechtswirksam seit 24.09.2003, 1. Änderung seit 16.03.2005, Wohngebiet zu 10 % bebaut und
- Nr. 41 „Pfüzenstraße I“, rechtswirksam seit 07.07.1994, 2. Änderung seit 17.03.2004, bezieht sich ausschließlich auf Wohnbebauung in größeren Mischgebiet, Wohngebiet ca. zu 50 % bebaut.

In der Einwendung vom 01.03.2005 (S. 51 ff.), aktualisiert durch die Einwendung vom 02.05.2007 (S. 212 f.), sind folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne zur Verdichtung der Wohnbebauung und Intensivierung der Wohnnutzung der jeweiligen Wohngebiete aufgelistet worden:

- Nr. 85 „Nordend/Georgstraße/Karl-Liebknecht-Straße/Hofmannstraße“, Bürgeranhörung,
- Nr. 88 „Hintergasse Nord“, Aufstellungsbeschluss,
- Nr. 90 „Schöneweibergasse/ Georg-Fröba-Straße/ Georgstraße/ Darmstädter Straße“, Aufstellungsbeschluss
- Nr. 81 „Heinrichstraße/ Freiligrath-Straße/Darmstädter Straße/ Friedrich-Ebert-Straße“, Aufstellungsbeschluss,
- Nr. 51 „Hofmannstraße I“, Bürgeranhörung,
- Nr. 40 „Hahlgartenstraße/ Bessunger Straße/ August-Bebel-Straße/ Wilhelm-Leuschner-Straße Süd“, 1. und 2. Änderung, Entwurfsbeschluss,
- Nr. 83 „Hahlgartenstraße/ Sterngasse/ August-Bebel-Straße“, Aufstellungsbeschluss,
- Nr. 89 „August-Bebel-Straße/ Sterngasse/ Friedrich-Ebert-Straße/ Karlstraße“, Offenlegung,
- Nr. 60 „Bessunger Straße/ Schülerstraße/ Karlstraße/ Odenwaldstraße“, Offenlegungsbeschluss,
- Nr. 98 „Berliner Straße/ Wilhelm-Leuschner-Straße/ Lindenstraße/ Wolfweg“, Aufstellungsbeschluss,
- Nr. 38 „Kirschberg“, erneuter Aufstellungsbeschluss,

- Nr. 105 „Zwischen Flughafenstraße und im Dürren Kopf“, erneuter Aufstellungsbeschluss,
- Nr. 102 „Wohngebiet Südwest“, Offenlegung 10.04. bis 10.05.2007, und
- Nr. 59 „Goethestraße I“, Bürgeranhörung.

Zudem ist in der Einwendung vom 02.05.2007 darauf hingewiesen worden, dass entsprechend dem Flächennutzungsplan vorgesehen sei, die Flächen westlich der Oberndorferstraße als neues Wohnbauland im Bebauungsplan Nr. 102 „Wohngebiet Südwest“, Offenlegung 10.04. bis 10.05.2007, auszuweisen. Es geht hierbei um Flächen in einer Größe von ca. 25 ha.

Eine konkrete örtliche Zuordnung der rechtswirksamen Bebauungspläne und der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ist nicht erfolgt.

In der Stadt Griesheim wird nach den Prognosen der Vorhabensträgerin der äquivalente Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag um ca. 1 dB(A) und in der Nacht um ca. 0,7 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an dem Nachweispunkt für das Altenpflegeheim, Eichendorffstraße 55, in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 47,8$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 44,5$  dB(A) liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Gri\_01). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Lärmzunahme nicht erheblich.

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde in einer Detailprüfung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Griesheim ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- Nr. 29 „Groß-Gerauer Straße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 54$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- Nr. 53 „Pfarrgasse Süd“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 55$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- Nr. 41 „Pfüthenstraße I“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 55$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),

- Nr. 54 „Weichgasse West“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- Nr. 101 „Westlich der Pfützenstraße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A), und
- Nr. 102 „Wohngebiet Südwest“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 51 - 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A).

Die konkrete Untersuchung hat das aus der Betrachtung der Nachweispunkte gewonnene Ergebnis bestätigt. Die Lärmzunahme für die innerhalb der Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung ist am Tag mit bis zu ca. 1 dB(A) und in der Nacht bis zu ca. 1 dB(A) nur unerheblich. Die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne wird auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch sehr weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Darüber hinaus ist in den Einwendungen der Stadt Griesheim eine Betroffenheit der Bebauungspläne Nr. 29 „Groß-Gerauer Straße“, Nr. 53 „Pfarrgasse Süd“, Nr. 54 „Weichgasse West“ und Nr. 101 „Westlich der Pfützenstraße“ nicht geltend gemacht worden.

Der in der Einwendung vom 02.05.2007 geltend gemachte Bebauungsplan Nr. 102 „Wohngebiet Südwest“ wurde am 09.03.2006 aufgestellt und ist seit 02.06.2007 rechtswirksam. Insoweit gilt der Grundsatz, dass die Planung auf eine andere, zeitlich vorlaufende Planung, Rücksicht zu nehmen hat. So muss auch die Bauleitplanung der Stadt Griesheim planerische Erschwernisse und einen planerischen Anpassungsbedarf hinnehmen, wenn sie mit ihrer Bauleitplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin trifft.

Ferner ist der in den Einwendungen geltend gemachte Bebauungsplan Nr. 90 „Schönweibergasse/Georg-Fröba-Straße/Georgstraße/Darmstädter Straße Teil 1“ bereits rechtswirksam (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet

mit Schreiben der Stadt Griesheim vom 24.08.2007). Der Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Konkretisierung der Einwendungen durch Schreiben der Stadt Griesheim vom 24.08.2007 die geltend gemachten Bebauungsplanverfahren anhand der Aufstellungsbeschlüsse und Bebauungsplanentwürfe geprüft. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die sich in Planung befindlichen Bereiche außerhalb der prognostizierten Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG liegen und deshalb nicht durch die sich aus § 5 FluglärmG ergebenden Bauverbote berührt werden.

Bis auf die Bebauungspläne Nr. 38, 60, 98 und 105 werden die Bebauungspläne innerhalb des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, liegen. Da es sich ausschließlich um Bebauungspläne handelt, die der Verdichtung der vorhandenen Bebauung dienen, hat die Ausweisung als Siedlungsbeschränkungsgebiet keine Auswirkungen auf die Bebauungsplanverfahren. So bleiben Bauflächen in geltenden Bebauungsplänen und Flächen innerhalb des Siedlungsbestandes für städtebauliche Umstrukturierungsmaßnahmen vom Verbot der Ausweisung neuer Wohnbauflächen und Mischgebiete unberührt.

Schließlich wird noch darauf hingewiesen, dass das im Schreiben vom 24.08.2007 mitgeteilte Bauleitplanverfahren Nr. 66 „Pfungstädter Straße / Schaafgasse / Oberndorfer Straße / Hintergasse“, Aufstellungsbeschluss vom 14.12.1989, Festsetzung als WB und MD, nicht in den Einwendungen der Stadt Griesheim geltend gemacht worden ist.

### **Groß-Gerau**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Groß-Gerau.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 28.02.2005 (S. 48, Anlage E 6) geltend gemachten rechtswirksamen Bebauungspläne geprüft. Die Art der in den Bebauungsplänen festgesetzten Nutzungen wurde nicht angegeben.

Die Bebauungspläne aus den Stadtteilen Dornheim, Berkach, Dornberg, der Bebauungsplan „In der langen Hecke“ des Stadtteiles Wallerstädten und die Bebauungspläne „An der Dornberger Pforte“, „Auf der Esch II“, „Auf der Esch III“, „Im Hain“, „Nördlich der Fasanerie“ und „Östlich der B 44“ der Stadt Groß-Gerau befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung

als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Im Bereich der Bebauungspläne im Ortsteil Wallerstädten und Groß-Gerau wird es zu keinen erheblichen Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben kommen. Im Ortsteil Wallerstädten, im nördlichen Teil der Straße „Im Häuserfeld“, wird der prognostizierte Lärm im Planungsfall am Tag um ca. 1,8 dB(A) zunehmen und in der Nacht um ca. 0,4 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall abnehmen. Der prognostizierte Lärm wird bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 50,3$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46,4$  dB(A) liegen. In Groß-Gerau, Ecke Mörfelder Straße/Am Atzelberg („Am Hospitalstück“), wird die prognostizierte Lärmzunahme im Planungsfall ca. 1,1 dB(A) am Tag und bei ca. 0,2 dB(A) in der Nacht betragen. Der prognostizierte Lärm wird bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 52,9$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49,4$  dB(A) liegen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkte 7 und 8 sowie zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkte 7 und 8).

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Groß-Gerau nicht durch die Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Die Planfeststellungsbehörde kommt deshalb zu dem Ergebnis, dass eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung nicht gegeben ist.

Ferner hat die Planfeststellungsbehörde die in der Einwendung vom 28.02.2005 (Anlage E 6) geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne geprüft. Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- GG 02 „Am Hospitalstück Nord“, Wohnbaufläche,
- GG 03 „Höllberg, östlich Wick“, gewerbliche Baufläche,
- GG 06 „Lange Gewinn, südlich Nordring“, Wohnbaufläche,
- GG 08 „Am grünen Weg, südlich B 44, Nähe Büttelborn“, Aufstellungsbeschluss vom 15.07.2003, gewerbliche Baufläche, Sondergebiet (40 %),
- DB 01 „Lausböhl“, Vorentwurf, Bürgerbeteiligung, gewerbliche Baufläche,
- DB 02 „Lausböhl“, Vorentwurf, Bürgerbeteiligung, Wohnbaufläche und gemischte Baufläche,
- BE 04 „Im Aulengraben“, Vorentwurf, Bürgerbeteiligung, Wohnbaufläche,
- DH 05 „Hinterlacher Sand“, Wohnbaufläche,
- WA 05 „westlich Rheinfelder Hof“, Wohnbaufläche, und
- WA 07 „südlicher Ortsrand von Wallerstädten“, Wohnbaufläche.

Eine konkrete örtliche Zuordnung der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ist nicht erfolgt.

Die Stadt Groß-Gerau macht insbesondere auf die Lärmbetroffenheit der Gebiete Hospitalstück und Friedhof Waldstraße und die fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten in diesen Bereichen aufmerksam.

Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde ist der in der Einwendung vom 28.02.2005 geltend gemachte Bebauungsplan GG 08 „Am Grünen Weg“ seit 25.01.2007 rechtswirksam (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Kreisstadt Groß-Gerau vom 14.08.2007). Der Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde konnten für die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne DB 01 „Lausböhl“, DB 02 „Lausböhl“ und BE 04 „Im Aulengraben“ nur Vorentwürfe und für die anderen Bebauungspläne keine Entwürfe vorgelegt werden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Groß-Gerau vom 14.08.2007). Die geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne werden von der Planfeststellungsbehörde als noch nicht hinreichend konkretisierte Planung angesehen, da das förmliche Planaufstellungsverfahren erst mit dem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beginnt. Insoweit gilt der Grundsatz, dass die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat. Deshalb muss die Stadt Groß-Gerau die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerische Erschwernisse hinnehmen. Zudem ist zweifelhaft, ob die geltend gemachten „Bebauungsplanverfahren“ aus dem Jahr 1993 und 1996 noch ernsthaft betrieben werden.

### **Groß-Zimmern**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Groß-Zimmern.

Die Gemeinde Groß-Zimmern hat ihre Betroffenheit in der Einwendung vom 01.03.2005 nur allgemein geltend gemacht. Die im Rahmen der Einwendung vom 02.05.2007 (S. 212 ff.) geltend gemachten Bebauungspläne der Ortsteile Groß-Zimmern und Klein-Zimmern sind von der Planfeststellungsbehörde geprüft worden.



Die Bebauungspläne aus dem Ortsteil Klein-Zimmern und dem nordöstlichen Bereich des Ortsteiles Groß-Zimmern befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Im südlichen Teil von Groß-Zimmern kann es vorhabensbedingt zu einer Zunahme von Lärm am Tag von 1,3 dB(A) und in der Nacht von 0,9 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall kommen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für die Altenpflegeheime, Otzbergring 1-3 und 13 sowie Ecke Schillerstraße/Ober-Ramstädter Weg, in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 49,9$  bis  $50,9$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 45,9$  und  $46,9$  dB(A) liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Gro\_01 und Gro\_02; Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkt 19). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird diese Lärmzunahme als nicht erheblich angesehen.

Zudem werden die Siedlungsflächen der Gemeinde Groß-Zimmern nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt, so dass eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Gemeinde Groß-Zimmern nicht gegeben ist.

Eine Beeinträchtigung in Aufstellung befindlicher Bebauungspläne hat die Gemeinde Groß-Zimmern nicht geltend gemacht.

## **Hanau**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Hanau.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung der Stadt Hanau vom 01.03.2005 (S. 77 f. i.V.m. Anlage) und vom 07.05.2007 (S. 230, Anlage 1 u. 2) aufgeführten Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren für die Stadtteile Hanau, Mittelbuchen, Steinheim, Klein-Auheim, Groß-Auheim und Wolfgang geprüft.

Die Stadtteile Klein-Auheim, Groß-Auheim und Mittelbuchen liegen nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Im Stadtteil Steinheim und teilweise in Hanau kommt es zu einer Abnahme von Fluglärm am Tag und in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall. Der aus dem Flugbetrieb resultieren-

de prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für das Altenpflegeheim, Dettinger Straße 8, und das Altenpflegeheim, Kirchstraße 4-6, bei  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,7 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 45,5 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Han\_01 und Han\_02 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Han\_01 und Han\_02). Weiter südlich im Stadtteil Hanau kommt es zu einer Zunahme des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärms am Tag von 2,0 dB(A) und in der Nacht von 0,7 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall. Die Lärmbelastung wird im Planungsfall am Nachweispunkt „Krankenhaus, Leimenstraße 20,“ in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 50,9 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 43,7 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Han\_04).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Lärmauswirkungen als unerheblich angesehen, da keine Lärmwerte erreicht werden, die nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu einer Beeinträchtigung der Bebauungsplanung in Hanau führen. Die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Hanau werden weder durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG noch durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt. Eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung ist nicht gegeben.

Auch die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren wird durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht beeinträchtigt. Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne liegen in Bereichen, die weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die Konturen der Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG berührt werden. Darüber hinaus tangieren die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen keinen der geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne.

### **Hasselroth**

Die Gemeinde Hasselroth hat keine Einwendungen erhoben. Sie hat in ihren Stellungnahmen vom 17.03.2005 und 03.05.2007 nur allgemein ausgeführt, dass die zusätzlichen Fluglärmbelastungen im Widerspruch zu raumrelevanten Entwicklungszielen der Gemeinde Hasselroth stehen würden.

## Hattersheim am Main

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Hattersheim am Main.

Die Stadt Hattersheim am Main hat in der Einwendung vom 01.03.2005 (S. 45 ff., Anlage E 14) und ergänzend in der Stellungnahme vom 14.03.2007 (Anlage E 1) ihre rechtswirksamen Bebauungspläne, die noch nicht vollständig bebaut sind, und die sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne aufgeführt.

Zunächst werden die Bebauungspläne aufgeführt, die noch nicht vollständig bebaut sind. Es sind:

- N 59 „Am weißen Stein“, rechtswirksam seit 29.06.1999, WA, Stadtteil Eddersheim, kein gesundes Wohnen möglich, unattraktiv für Bauwillige,
- N 69 „SO Sport“, rechtswirksam seit 06.01.1998, SO Sport und Erholung, Stadtteil Eddersheim,
- N 65 „Hattersheim SW V“, rechtswirksam seit 02.04.2004, 1. Änderung seit 17.06.2005, WA/MI,
- N 66 „Hattersheim SW VI“, rechtswirksam seit 02.04.2004, WA,
- N 67 „Hattersheim SW VII“ rechtswirksam seit 02.04.2004, 1. Änderung seit 11.01.2007, WA/MI,
- N 71 „Hattersheim Nord I“, rechtswirksam seit 14.04.2000, WA,
- N 82 „Tierklinik“, rechtswirksam seit 16.03.2006, SO, mit Tierklinik und 3 Dienstwohnungen, Hattersheim, und
- N 85 „Nahversorgungszentrum Hattersheim Süd“ rechtswirksam seit 29.06.2006, SO, großflächiger Einzelhandel und Dienstleistung, MI.

In Aufstellung befinden sich folgende Bebauungspläne:

- N 40 „Freizeitgartenanlage Okriftel“, Aufstellungsbeschluss vom 11.11.2004, Freizeitgärten, Okriftel,
- N. 4 „Zwischen Mainzer Landstraße, Lindenstraße, Schulstraße und Leonhardstraße“ Aufstellungsbeschluss vom 29.03.2007, WA/MI, Hattersheim,
- Nr. 62 „Hattersheim SW II“, Satzungsbeschluss am 14.10.2006, WA, und
- „Hattersheim Südlich der Bahn“, Aufstellungsbeschluss vom 11.09.2003, MI im Anschluss an den Hattersheimer Ortskern und WA sowie GE und Grünflächen, Gebiet Rahmenplan Hattersheim Süd – ehemaliges Sarottigelände.

Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind die Lärmauswirkungen auf die Stadt Hattersheim am Main sehr unterschiedlich.

Der Stadtteil Hattersheim liegt nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

In dem am stärksten durch Lärm berührten südwestlichen Teil des Stadtteiles Eddersheim kommt es im Planungsfall infolge des aus dem Flugbetrieb resultierenden prognostizierten Lärms zu einer Lärmabnahme von ca. 3,1 und 2,9 dB(A) am Tag und einer Zunahme von ca. 8,2 und 6,2 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall. Die Lärmauswirkungen liegen an den Nachweispunkten für repräsentative Ortslagen (vgl. B11, Kap. 19, S. 9) in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58,4$  und  $60$  dB(A) sowie  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49,5$  und  $50,8$  dB(A) (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Edd\_02 und Edd\_01). Die Lärmzunahme in der Nacht für den in diesem Bereich geltend gemachten rechtswirksamen Bebauungsplan mit der Sondergebietsnutzung Sport und Erholung ist als nicht erheblich anzusehen.

In dem Bereich des Bebauungsplans mit Wohnbebauung „Am weißen Stein“ (Ecke Am weißen Stein/Kapellenstraße) wird der prognostizierte Lärm im Planungsfall am Tag um ca. 5,6 dB(A) abnehmen und in der Nacht um ca. 1,9 dB(A) zunehmen. Der prognostizierte Lärm wird bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 50,7$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 43,5$  dB(A) liegen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkt 9). Die Lärmauswirkungen werden als nicht erheblich für den Bebauungsplan angesehen.

Im Stadtteil Okriftel kommt es zu einer Zunahme von 1,5 dB(A) am Tag und von 1,2 dB(A) in der Nacht des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärmes gegenüber dem Prognosenullfall. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 54,3$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48,1$  dB(A) liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Hat\_01). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Lärmauswirkungen nicht erheblich.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde werden keine Lärmwerte erreicht, die zu einer nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt Hattersheim führen.

Auch die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren der Stadt Hattersheim am Main wird durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht beeinträchtigt.

Der in den Einwendungen geltend gemachte Bebauungsplan „Hattersheim Südlich der Bahn“ ist seit 29.06.2006 rechtswirksam (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Hattersheim am Main vom 31.08.2007). Der Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne für den Stadtteil Hattersheim einbezogen worden.

Die Bebauungsplanverfahren N 4 „Zwischen Mainzer Landstraße, Lindenstraße, Schulstraße und Leonhardstraße“ und N 87 „An der Urbansmühle“ betreffend den Stadtteil Hattersheim werden durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht berührt. Der Stadtteil liegt nicht mehr innerhalb der für die Auslegung relevanten Fluglärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Zudem datiert der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes N 4 vom 29.03.2007 und der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes N 87 nach den seinerzeitigen Angaben der Stadt Hattersheim am Main voraussichtlich vom 06.09.2007. Insoweit trifft die Stadt mit ihrer Bebauungsplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die Stadt Hattersheim am Main hat demzufolge in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung der Bebauungspläne beschlossen.

Bei dem Bebauungsplanverfahren betreffend den Stadtteil Okriftel handelt es sich um einen in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan N 40 „Freizeitgartenanlage Okriftel“ mit der Nutzung als Freizeitgärten. Die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens auf Grundlage dieser Festsetzungen wird weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die am Nachweispunkt für die repräsentative Ortslage ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G 10.1, Teil D, S. 84, Messpunkt Hat\_01).

### **Hochheim am Main**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Hochheim am Main.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 01.03.2005 (Anlage E 15) und ergänzend in der Einwendung vom 06.05.2007 (Anlage E 2) aufgeführten Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren geprüft. Sie kommt zu folgendem Ergebnis:

In den östlichen und südlichen Teilen von Hochheim kommt es zu einer Zunahme von ca. 6,4 und 8,3 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Nacht} = 41,4$  dB(A) und ca.  $L_{eq(3), Nacht} = 45,9$  dB(A) des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärms in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall. Im Bereich der Weststadt wird eine Zunahme von über 1,8 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Nacht} = 36,8$  dB(A) prognostiziert. Am Tag kommt es in der Weststadt zu einer starken Abnahme des Lärms um ca. 9 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Tag} = 48,1$  dB(A), im südlichen Teil der Kernstadt Hochheims zu einer Abnahme um ca. 3,8 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Tag} = 51,3$  dB(A), im südöstlichen Teil der Kernstadt Hochheims zu einer Zunahme von ca. 1 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Tag} = 55,5$  dB(A) und in dem Gebiet am Bahnhof von Hochheim zu einer starken Zunahme von ca. 4,5 dB(A) auf einen Lärmwert von ca.  $L_{eq(3), Tag} = 56,0$  dB(A) (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Hoc\_03, Hoc\_05, Hoc\_02 und Hoc\_01). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird die Lärmzunahme in der Nacht im gesamten beplanten Gebiet der Stadt Hochheim am Main und am Tag in dem Gebiet am Bahnhof von Hochheim als erheblich angesehen.

Trotz der erheblichen Lärmzunahme in der Nacht und teilweise am Tag werden keine Lärmwerte erreicht, die nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu einer Beeinträchtigung der rechtswirksamen Bebauungsplanung führen. Die Lärmauswirkungen liegen in dem am stärksten betroffenen Gebiet am Bahnhof an dem Nachweispunkt für die Kindertagesstätte, Lahnstraße 5, in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56,0$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46,6$  dB(A) (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Hoc\_01). Die Siedlungsflächen liegen zudem außerhalb der Konturen der in der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Weiterhin wird die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren der Stadt Hochheim am Main weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für die repräsentative Ortslage und schutzbedürftigen Einrichtungen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil D, S. 84, Messpunkt Hoc\_02 bis Hoc\_06).

Darüber hinaus stammt der Magistratsbeschluss des Bebauungsplanes X „Weststadt, 19. Änderung“ vom 24.01.2006, des Bebauungsplanes XXI „Langgewann, 3. Änderung“ vom 27.02.2007, des Bebauungsplanes XXVIa „Gegenüber dem Rathaus bis zur Mainzer Straße, 1. Änderung“ vom 27.09.2005 und des Bebauungsplanes 13 „Nordöstlich Am Helgenhaus, 2. Änderung“ vom 06.09.2005. Die Stadt trifft insoweit mit ihren Bebauungsplanverfahren auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hin-

reichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die Stadt Hochheim am Main hat demzufolge in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung der Bebauungspläne beschlossen.

### **Kelsterbach**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Kelsterbach.

Die von der Stadt Kelsterbach in der Einwendung vom 02.03.2005 aufgeführten Bebauungspläne (S. 97) und der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 1/2001 „Gewerbegebiet Rüsselsheimer Straße / ehemaliges Enkagelände“ (S. 99, Anlage 13) sind von der Planfeststellungsbehörde geprüft worden.

Im Süden des Stadtgebietes von Kelsterbach entlang der Südlichen Ringstraße und südlich des Staudenringes wird eine aus dem Flugbetrieb resultierende Lärmzunahme am Tag von ca. 3,1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1,8 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Kel\_03 und Kel\_04 sowie Kel\_02 und Kel\_07). Im nördlichen Teil der Stadt Kelsterbach, nordöstlich der Mörfelder Straße, wird eine Lärmzunahme am Tag von ca. 1,6 dB(A) und in der Nacht von ca. 0,8 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall angenommen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Kel\_01). Die Lärmzunahme in den südlichen Wohngebieten wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als erheblich angesehen.

Die erhebliche Lärmzunahme führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber nicht zu einer nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bauleitplanung. Die prognostizierten Lärmwerte für die Nachweispunkte entlang der südlichen Ringstraße liegen in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58,5$  und  $57,2$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51,9$  und  $50,5$  dB(A) sowie für die Nachweispunkte südlich des Staudenringes in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58,6$  und  $57,3$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52,4$  und  $51,1$  dB(A) (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Kel\_03 und Kel\_04 sowie Kel\_02 und Kel\_07). Zudem liegen die Bereiche der rechtswirksamen Bebauungspläne mit Wohnbebauung außerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Auch die rechtswirksamen Bebauungspläne für die Gewerbegebiete in unmittelbarer Nähe der planfestgestellten Nordwestlandebahn werden nicht nachhaltig gestört.

Für den bebauten rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 2/67 „Am Grünen Weg“ von 1967 im Gewerbegebiet Taubengrund werden Lärmwerte im Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 66,1$  bis  $76,4$

dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 58,5$  und  $68,6$  dB(A) prognostiziert (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Tau\_18 bis Tau\_21, Tau\_40, Tau\_41, Tau\_49 bis Tau\_52, Tau\_60 und Tau\_61).

Am südlichen Rand des rechtswirksamen, aber noch unbebauten Bebauungsplans Nr. 3/89 „Im Taubengrund“ vom 10.04.2000 im Gewerbegebiet Taubengrund werden die Lärmwerte in dem Bereich zwischen  $L_{eq(3), Tag} = ca. 67,5$  bis  $73,0$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 60,0$  und  $65,3$  dB(A) liegen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Tau\_72 und Tau\_28).

Im Süden des unbebauten rechtswirksamen Bebauungsplans „Mönchhof/Teilbereich Kelsterbach“ werden die Lärmwerte bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 72,0$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 62,7$  dB(A) erreichen (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Cal\_01).

Die prognostizierten Lärmwerte für die am nächsten zur Nordwestlandebahn gelegenen (Bau-)Grundstücke der zuvor aufgeführten Bebauungspläne liegen teilweise deutlich über einem Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Tag} = 70$  dB(A). Allerdings besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Übernahmeanspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG für gewerblich genutzte Grundstücke. Aus diesem Grund kann sich nicht mittelbar durch die Ausübung eines Übernahmeanspruchs durch die Grundstückseigentümer die städtebauliche Situation der rechtswirksamen Bebauungspläne verändern. Zudem bleibt das Baurecht für die in den Gewerbegebieten vorgesehenen gewerblichen Nutzungen bestehen, so dass es auch keiner Anpassung der Bebauungspläne, insbesondere der noch unbebauten Bebauungspläne „Im Taubengrund“ und „Mönchhof/Teilbereich Kelsterbach“ an die durch das planfestgestellte Vorhaben geänderte Situation bedarf.

Darüber hinaus wird die Fortführung des geltend gemachten Bebauungsplanverfahrens der Stadt Kelsterbach durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht beeinträchtigt.

Bei dem geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 1/2001 „Gewerbegebiet Rüsselsheimer Straße / ehemaliges Enkagelände“ handelt sich um ein Gewerbegebiet. Die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens wird weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet noch durch die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden.

## **Langen**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Langen.



Die Stadt Langen hat in der Einwendung vom 01.03.2005 ohne Darstellung ihrer Bauleitplanung die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht.

Die Siedlungsgebiete der Stadt Langen befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Langen anzunehmen ist.

### **Langenselbold**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Langenselbold.

Die Stadt Langenselbold hat in ihrer Einwendung vom 02.03.2005 (Anlage) auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt, insbesondere den Wohnbaugürtel Langenselbold-Nord und den Gewerbepark Langenselbold-West, hingewiesen und in den beigefügten Plänen dargestellt.

Die Siedlungsgebiete der Stadt Langenselbold und die nach dem Entwicklungskonzept der Stadt zukünftig geplanten Baugebiete befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Langenselbold anzunehmen ist.

### **Maintal**

Die Stadt Maintal hat keine Einwendungen erhoben. Die Stellungnahme vom 24.02.2005 hat die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

### **Mainz**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Mainz.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 02.03.2005 (S. 153 ff.) und ergänzend in der Einwendung vom 14.03.2007 (Anlage E 1) geltend gemachten Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadtteile Mainz-Altstadt, Mainz-Bretzenheim und Mainz-Lerchenberg, Mainz-Drais, Mainz-Ebersheim, Mainz-Finthen mit Layenhof,

Mainz-Gonsenheim, Mainz-Hartenberg/Münchfeld, Mainz-Hechtsheim, Mainz-Laubenheim, Mainz-Mombach, Mainz-Marienborn, Mainz-Oberstadt mit Rodelberg und Zahlbach sowie Mainz-Weisenau geprüft.

Danach befinden sich die Siedlungsflächen der Stadtteile Mainz-Lerchenberg, Mainz-Drais, Mainz-Finthen mit Layenhof, Mainz-Gonsenheim, Mainz-Hartenberg/Münchfeld, Mainz-Mombach, Mainz-Marienborn, Mainz-Neustadt und Mainz Ebersheim außerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht. Eine Beeinträchtigung der Bebauungspläne dieser Stadtteile ist nicht ersichtlich.

An den Nachweispunkten Mai\_01 in Weisenau und Mai\_04 in Hechtsheim wird eine Lärmzunahme von ca. 0,6 und 1,1 dB(A) am Tag des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärms und eine Lärmabnahme in der Nacht von ca. 1,4 dB(A) und 0,4 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} =$  ca. 53,1 dB(A) und ca. 52,6 dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} =$  ca. 44,3 dB(A) und ca. 44,9 dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Mai\_01 und Mai\_04 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Mai\_01 und Mai\_04). Aufgrund der geringen Lärmauswirkungen ist keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bauleitplanung der Stadtteile Weisenau und Hechtsheim zu befürchten.

An den Nachweispunkten im Stadtteil Laubenheim wird eine Lärmzunahme von 5,0 bis 6,9 dB(A) am Tag und eine Lärmabnahme von ca. 0,1 bis 0,2 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} =$  ca. 51,3 bis 51,9 dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} =$  ca. 38,5 bis 40,2 dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Mai\_03, Mai\_07 und Mai\_11 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Mai\_03, Mai\_07 und Mai\_11). Trotz der erheblichen Lärmzunahme am Tag, wird von der Planfeststellungsbehörde aufgrund der immer noch geringen Lärmauswirkungen keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bauleitplanung des Stadtteiles Laubenheim angenommen.

An den Nachweispunkten im Bereich der Kernstadt Mainz wird eine Lärmzunahme von bis zu ca. 6,3 dB(A) am Tag und von ca. 1,8 bis 5,2 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall angenommen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} =$  ca. 47,8 bis 53,0 dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} =$  ca. 36,8 bis 43,1 dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Mai\_02, Mai\_06, Mai\_09

und Mai\_10). Trotz der erheblichen Lärmzunahme am Tag und in der Nacht wird von der Planfeststellungsbehörde aufgrund der immer noch geringen Lärmauswirkungen keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bauleitplanung im Bereich der Kernstadt Mainz angenommen.

Die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Mainz werden nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach ihrer Prüfung zu dem Ergebnis, dass eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung aufgrund der prognostizierten Lärmauswirkungen nicht gegeben ist.

Auch die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren wird durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht beeinträchtigt. Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne liegen in Bereichen, die nicht durch die Konturen der Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt werden.

### **Messel**

Die Gemeinde Messel hat keine Einwendungen erhoben. Die Stellungnahme vom 04.04.2005 hat die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

### **Mörfelden-Walldorf**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Mörfelden-Walldorf.

Die Stadt hat in der Einwendung vom 01.03.2005 als Anlage E 6 einen Plan beigefügt, dem sich keine konkreten Bebauungspläne entnehmen lassen, sondern nur deren allgemeine Verortung. Der Aufzählung der kommunalen Liegenschaften der Stadt in der Anlage E 6 sowie der in der Einwendung vom 03.05.2007 in Bezug genommenen Stellungnahme der Stadt zum LEP-Änderungsverfahren vom 12.09.2005 (S. 9 ff.) lassen sich folgende Bebauungspläne entnehmen:

- „An der Brücke“, rechtswirksam seit 1969, GE, kleiner Teil MI,
- „Meledure 1“, rechtswirksam seit 1976, WR / WA,
- Nr. 1 „Husarenkappengewann“, rechtswirksam seit 02.10.1976, WR/WA und Gemeinbedarfsfläche,
- Nr. 2.3 „Treburer Oberwald“, rechtswirksam seit 03.07.1976, Grünanlage,

- Nr. 4 „Parothchen“, rechtswirksam seit 02.10.1976, WR / WA,
- Nr. 5 „Westlich des Friedhofs“, rechtswirksam seit 30.10.1976, WR / WA,
- Nr. 6 „Nördlich der Aschaffener Straße“, rechtswirksam seit 21.01.1978, GE / WA,
- Nr. 10.3 „Walldorf-Süd“, rechtswirksam seit 10.09.1977, Grünanlage,
- Nr. 11.1 „Walldorf-Nord“ rechtswirksam seit 03.07.1976, WA,
- Nr. 12 „Aschaffener Straße“, rechtswirksam seit 27.08.1977, WR / WA,
- Nr. 15 „Im Schlichterfeld“ rechtswirksam seit 25.07.1974, GE und kleiner Teil MI,
- Nr. 22 „Plassage/Lange Äcker“, rechtswirksam seit 29.06.1995, nordwestlich Bahnhof Mörfelden, Gemeinbedarfsfläche (Kindergarten),
- Nr. 24.1 „Kleintierzuchtanlage Walldorf“, rechtswirksam seit 06.05.1999,
- Nr. 25 „Fachmarktzentrum Walldorf“, rechtswirksam seit 29.06.2002,
- Nr. 27 „Am Gundhof“ bzw. „Kleingärten/Gundhof“, rechtswirksam seit 09.11.2001,
- Nr. 34.1 „Nördlich des Zillerings“, rechtswirksam seit 08.12.1990, WA und Gemeinbedarf, Kindergarten,
- Nr. 34.2 „Steinweg Nord – Behindertengerechtes Wohnen“, rechtswirksam seit 05.03.1977,
- „Ludwig-Richter-Weg“, Vorhabenbezogener Bebauungsplan, rechtswirksam seit 24.07.2003, Behindertenwohnanlage,
- „Walldorf-Mitte“, 1. Änderung, rechtswirksam seit 18.01.2002, WA und Gemeinbedarfsfläche, Heimatmuseum,
- „Mörfelden-Süd“, rechtswirksam seit 31.08.1974, 2. Änderung – Planreife,
- „Steinweg Nord“, rechtswirksam seit 05.03.1977, Gemeinbedarfsfläche,
- „Farmstraße“, rechtswirksam seit 23.07.1971, Gemeinbedarfsfläche, Kindergarten, und
- „Gewerbegebiet Mörfelden-Süd“, südliche Opelstraße, GE.

Der in der Einwendung vom 03.05.2007 in Bezug genommenen Stellungnahme der Stadt zum LEP-Änderungsverfahren vom 12.09.2005 (S. 9 ff.) lassen sich folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne entnehmen:

- Nr. 12.2 „Aschaffener Straße“, 2. Änderung, Aufstellungsbeschluss, Neuordnung des bestehenden Wohngebietes am nördlichen Ortsrand von Walldorf, Am Nordring, Wohnen und Gemeinbedarfseinrichtungen, betreute Wohnanlage für alte Menschen, große unbebaute Parzellen sollen städtebaulich entwickelt werden,

- Nr. 34 „Am Schlichter“, Aufstellungsbeschluss September 2001, Neuordnung des bestehenden Wohngebietes am westlichen Ortsrand von Mörfelden, WAWR und Gemeinbedarfsfläche (Kindergarten),
- Nr. 35.2 „Mörfelden – Süd“, Offenlage abgeschlossen, Mörfelden, Wohnnutzung, und
- „Campingplatz Walldorf“, städtebauliches Interesse an einer Aufstellung, Konzept vom 29.02.1992.

Ferner wurde auf das noch zu entwickelnde Neubaugebiet „Im Schulzengewann“ hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Prüfung der Lärmauswirkungen festgestellt, dass die Zunahme des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärms in der Stadt Mörfelden-Walldorf am nördlichen Stadtrand von Walldorf am höchsten ist. Sie beträgt dort am Tag zwischen ca. 1,8 bis 3,0 dB(A) und in der Nacht zwischen ca. 1,3 bis 2,5 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Addition der Lärmwerte G10.1 Teil C und Teil D, Messpunkte Mör\_05, Mör\_06, Mör\_07, Mör\_08 und Mör\_10). Im südlichen Teil von Walldorf und in Mörfelden wird eine Lärmzunahme von ca. 0,6 bis 1,0 dB(A) am Tag und von ca. 0,1 bis 0,7 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Mör\_01 bis 04, Mör\_09 und Mör\_11).

Die Lärmzunahme im nördlichen Teil von Walldorf wird von der Planfeststellungsbehörde als erheblich angesehen. Die Lärmbelastung wird in diesem Bereich bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 52,8$  bis  $54,5$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47,2$  bis  $48,8$  dB(A) liegen (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Addition der Lärmwerte G10.1 Teil C und Teil D, Messpunkte Mör\_05, Mör\_06, Mör\_07, Mör\_08 und Mör\_10). Trotz der teilweise erheblichen Lärmzunahmen werden die ermittelten Lärmwerte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die rechtswirksamen Bebauungspläne des Stadtteiles Walldorf nicht beeinträchtigen. Zudem liegen die dort befindlichen rechtswirksamen Bebauungspläne außerhalb der Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Im westlichen Bereich des Stadtteiles Mörfelden, an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen Mör\_03 und Mör\_04, ist die höchste Lärmbelastung von der Vorhabensträgerin mit einem  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59,7$  und  $59,3$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 56,0$  und  $55,4$  dB(A) prognostiziert worden (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Mör\_03 und Mör\_04).

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde für die in der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung des

Stadtteiles Mörfelden ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgenden Bebauungsplan des Stadtteiles Mörfelden:

- Nr. 34 „Steinweg Nord“, Mörfelden,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 52 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47 - 57 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A).

Die Lärmzunahme für den innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungsplan mit Wohnbebauung ist am Tag mit bis zu ca. 1 dB(A) und in der Nacht mit bis zu ca. 1 dB(A) nur unerheblich. Die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne wird auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 57 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in dem Wohngebiet gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Der rechtswirksame Bebauungsplan kann weiterhin seine Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Ferner wurden noch die geltend gemachten Bebauungspläne Nr. 34.1 „Nördlich des Zilleringes“ und „Ludwig-Richter-Weg“ gesondert betrachtet, da sie eine Nutzung als Kindergarten und letzterer als Behindertenwohnanlage vorsehen und innerhalb der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 2 liegen.

Für die Bebauungspläne Nr. 34.1 „Nördlich des Zilleringes“ und „Ludwig-Richter-Weg“ ergeben sich Lärmwerte von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59,3 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 55,4 \text{ dB(A)}$  und damit eine Lärmzunahme am Tag von 1 dB(A) und in der Nacht von 0,5 dB(A) (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkt Mör\_04). Die Lärmzunahme wird als nicht erheblich angesehen. Ferner kann durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion der Bebauungspläne gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes ist nicht gegeben.

Eine separate Bewertung der Lärmauswirkungen auf den Bebauungsplan Nr. 22 „Plassage/Lange Äcker“ ist nicht vorgenommen worden. Der in diesem Bebauungsplan festgesetzte Kindergarten befindet sich in der Jean-Calvin-Straße im Stadtteil Walldorf. Der Bebauungsplan wird weder durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG noch durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt.

Durch die Lärmzunahme im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens wird die in der Bebauungsplanung zum Ausdruck gekommene städtebauliche Ordnung nicht nachhaltig gestört.

Auch die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren wird durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht nachhaltig gestört.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde folgende sich im Verfahren befindliche Bebauungsplanverfahren mitgeteilt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Mörfelden-Walldorf vom 27.08.2007, Anlage C):

- Vorhabensbezogener Bebauungsplan Nr. 29 „Mischgebiet Walldorf Süd - Lebensmittelmarkt“, Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.07.2007, Einzelhandel,
- städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „An den alten Wingerten / Die Schulzengewann“ und den vorhabenbezogenen Bebauungsplan für einen Teilbereich nordöstlich der Liebermannstraße, Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.07.2007, Wohnbebauung,
- Bebauungsplan Nr. 5.3 „Westlich des Friedhofs, Überplanung der Freifläche südlich der Oderstraße“, Einleitungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2004, Wohnbebauung,
- Bebauungsplan Nr. 1.3 „Husarenkappengewann, Überplanung der Freifläche südlich der Polizeistation Walldorf“, Einleitungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2004, Wohnbebauung,
- Bebauungsplan Nr. 28 „Gewerbegebiet-Walldorf-Nord – An der Brücke“, Aufstellungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 15.05.2007, Gewerbegebiet und Mischgebiet, und
- Bebauungsplan Nr. 48 „Sportflächen An den Nussbäumen“, Aufstellungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 15.05.2007, Sportflächen.

Die mitgeteilten Bauleitplanverfahren sind nicht in den Einwendungen der Stadt Mörfelden-Walldorf vom 01.03.2005 und 03.05.2007 geltend gemacht worden.

Ferner stammen die Aufstellungsbeschlüsse bzw. Grundsatzbeschlüsse für die Bebauungspläne mit Ausnahme der Bebauungsplanverfahren Nr. 5.3 und Nr. 1.3 aus dem Jahr 2007. Die Stadt trifft insoweit mit ihrer Bebauungsplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Gemeinde hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 5.3 „Westlich des Friedhofs, Überplanung der Freifläche südlich der Oderstraße“ liegt außerhalb des vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsbereiches und der Tag- und Nacht-Schutzzonen. Die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Lärmzunahme am Tag von ca. 1,7 dB(A) auf einen  $L_{eq(3), Tag} = ca. 52,6$  dB(A) und in der Nacht von ca. 0,5 dB(A) auf einen  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47,0$  dB(A) steht der Aufstellung des Bebauungsplanes zum Zweck der Wohnnutzung nicht entgegen (vgl. G 10.1, Teil D, S. 85, Messpunkt Mör\_08). Dasselbe gilt für den sich weiter südlich gelegenen in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 1.3 „Husarenkappengewann“.

Schließlich wird in dem Schreiben der Stadt Mörfelden-Walldorf vom 27.08.2007 (Anlage C) nicht auf die in den Einwendungen geltend gemachten Bebauungsplanverfahren Bezug genommen, so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass diese Verfahren nicht mehr betrieben werden. Dafür spricht auch, dass dem Regierungspräsidium Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde die geltend gemachten Bebauungsplanverfahren Nr. 12.2 „A-schaffenburger Straße“, Nr. 34 „Am Schlichter“ und „Campingplatz Walldorf“ unbekannt sind. Darüber hinaus ist der in Einwendungen geltend gemachte Bebauungsplan Nr. 35.2 „Mörfelden – Süd“, 2. Änderung seit 22.12.2005 rechtswirksam (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007). Dieser Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

### **Mühlheim am Main**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Mühlheim am Main.



Die Stadt Mühlheim am Main hat in der Einwendung der vom 01.03.2005 (S. 218 f.) folgende Bebauungspläne aufgeführt und auf einer Karte dargestellt. Es handelt sich um:

- Nr. 44, Sondergebiet Schule, ca. 5 ha (Karte Ziff. 2),
- „Gewerbegebiet Donsenhard“, rechtswirksam, Gewerbegebiet, 13 ha (Karte Ziff. 7),  
und
- „Wohngebiet Steinbeunerfeld“, rechtswirksam, WA, Erschließung wird durchgeführt (ca. 190 Wohneinheiten) (Karte Ziff. 8).

Ferner wurden folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne geltend gemacht:

- „Bundesvermögensverwaltung“, zwischen der Bundesvermögensverwaltung und der Stadt abgestimmtes Konzept für ca. 35 Wohneinheiten (Karte Ziff. 3),
- „Maincenter/Bürgerhaus“, Aufstellungsbeschluss/Vorentwurf, Gewerbegebiet, Gemeinbedarf Bürgerhaus, Festplatz, Entwicklungsabsicht Einzelhandel und Wohnungsbau (optional ca. 100 Wohneinheiten vorgesehen), Vorentwurf für einen Bebauungsplan, 5 ha (Karte Ziff. 4),
- „Mischgebiet Dietesheim Ost“, Aufstellungsbeschluss, Gewerbefläche, 4,2 ha (Karte Ziff. 5),
- Nr. 43 „Gärtnerei Bender“, rechtswirksam für Erwerbsgartenbau, Änderung Planvorentwurf für Umwandlung in ein WA mit ca. 100 Wohneinheiten, 1,25 ha (Karte Ziff. 6),  
und
- „Erweiterung Sudetenstraße“, Grünfläche, Sport, Planungsabsicht Wohnungsbau, ca. 0,95 ha (Karte Ziff. 10).

Schließlich ist noch auf die Wohnbauflächen im Augewaldgebiet von 52,5 ha (Karte Ziff. 1) und Steinbeunerfeld von 3 ha (Karte Ziff. 9) hingewiesen worden. In der Einwendung und Stellungnahme vom 07.05.2007 im Rahmen der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht ergänzend zur Bauleitplanung vorgetragen worden.

In Mühlheim am Main wird es zu einer Abnahme des Lärmes kommen. Die Lärmabnahme wird im Südosten der Stadt, Ecke Zum Markwald/Buchenweg, bei ca. 1,3 dB(A) am Tag und 2,0 dB(A) in der Nacht und im Stadtteil Lämmerspiel, Ecke Kolpingstraße/Brentanostraße, bei ca. 0,2 dB(A) am Tag und 0,8 dB(A) in der Nacht liegen. Es wird in diesem Bereich von der Vorhabensträgerin eine Lärmbelastung von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53,3$  bis  $53,4$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46,7$  bis  $47,3$  dB(A) prognostiziert (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkte 10 und 11, sowie zu den Lärmwerten in der Nacht,

Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkte 10 und 11). Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Mühlheim am Main nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Auch die Bebauungsplanverfahren der Stadt Mühlheim am Main werden durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht nachhaltig gestört.

Die Stadt Mühlheim am Main hat nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde zur Konkretisierung ihrer Einwendungen folgende sich im Verfahren befindliche Bebauungsplanverfahren mitgeteilt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Mörfelden-Walldorf vom 27.08.2007):

- Nr. 65 „Östlich des Wingertsweges“, Aufstellungsbeschluss vom 26.03.1992, WA und MI,
- Nr. 70 „Gewerbegebiet Borsigstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 08.02.2001, GE,
- Nr. 71 „Gewerbegebiet Reinhardseegraben“, Entwurf vom 02.11.2004, GE,
- Nr. 72 „Bockwiesen“, Vorentwurf vom 21.03.2007, WA, MI und SO,
- Nr. 73 „Westlich des Bahnhofes“, Aufstellungsbeschluss vom 20.03.2003, MI und SO,
- Nr. 75 „Supermarkt Dietesheim“, Entwurf vom 01.02.2006, SO,
- Nr. 77 „Zwischen Rodgau, Friedensstraße und Bahnhofsstraße“, Aufstellungsbeschluss, Datum nicht angegeben, WA und MI,
- L 17 „Mühlheimer Straße / Wilhelm-Leuschner-Straße“, Entwurf (10/2005), WA, und
- L 18 „Mittelwiesen“ (Lämmerspiel), Vorentwurf vom 20.11.2006, WA.

Die mitgeteilten Bebauungsplanverfahren sind nicht in den Einwendungen der Stadt Mühlheim am Main vom 01.03.2005 und 07.05.2007 geltend gemacht worden.

Die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren der Stadt Mühlheim am Main wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne liegen in Bereichen, die weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die Konturen der Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt werden. Dies gilt auch, wenn die Lärmwerte für den Südosten von Mühlheim und den südlichen Ortsteil Lämmerspiel herangezogen werden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Messpunkte 10 und 11).

Zudem muss die Stadt, soweit sie mit ihrer Bebauungsplanung auf die schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin trifft, die ggf. entstehenden planerischen Erschwernisse hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

### **Mühlthal**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Mühlthal.

Die in der Einwendung vom 27.04.2007 (S. 213 ff.) geltend gemachten Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren sind von der Planfeststellungsbehörde geprüft worden.

Die Siedlungsgebiete der Gemeinde Mühlthal befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Mühlthal anzunehmen ist.

### **Nauheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Nauheim.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 02.03.2007 (Anlage E 6) aufgeführten Bebauungspläne geprüft. Sie ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Gemeinde Nauheim sehr stark von der Lärmzunahme am Tag betroffen ist. Sie bewegt sich am Tag zwischen 6,4 dB(A) im südöstlichen Bereich der Bebauung bis 12,7 dB(A) im westlichen Bereich der Bebauung gegenüber dem Prognosenullfall. Diese Lärmzunahme am Tag wird von der Planfeststellungsbehörde als erheblich angesehen. In der Nacht verbessert sich die Lärmsituation geringfügig. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen der Gemeinde Nauheim in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 59,1$  bis  $62,1$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 45,4$  bis  $51,3$  dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Nau\_01 bis Nau\_10).

Die Planfeststellungsbehörde hat in einer Detailbetrachtung die in der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Gemeinde Nauheim ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- „Am Schleifweg“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 8 – 9 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „Bahnhofstraße/Rheinstraße/Schleifweg“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 49 - 51 \text{ ca. dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 6 – 8 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von 0 – 1 dB(A),
- „Der Teich“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 61 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 52 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 8 – 11 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „Der Wolfsberg“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 7 – 9 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- „Georg-Diehl-Straße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47 - 48 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 10 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „Im Feldchen“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49 - 51 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 8 – 9 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- „Im Ochsegrund Nord und Süd“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 10 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „In der Wüsten Wiese“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 8 – 10 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Königstädter Straße – Jahnstraße – Bleichstraße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 9 – 10 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- „Nauheim Ost“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 5 - 6 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),

- „Niederwiesenäcker“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 5 - 6 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Niederwiesenäcker – Im Rod“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 4 - 5 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A), und
- „Östlich der Graslitzer Straße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46 - 48 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 10 - 11 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A).

Auch aufgrund der detaillierten Betrachtung ist von einer erheblichen Lärmzunahme am Tag in den aufgeführten Bebauungsplangebieten der Gemeinde Nauheim auszugehen. Trotz der erheblichen Lärmzunahme auf Lärmwerte von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 62 \text{ dB(A)}$  wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch unter einem Dauerschallpegel von  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$ , der von den lärmmedizinischen Gutachtern unter dem Blickwinkel der Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden als „kritischer Toleranzwert“ angesehen wird. Zudem bleiben durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt.

Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG gilt nicht für Wohnungen im Geltungsbereich rechtswirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Das Baurecht für Wohnungen im Geltungsbereich der noch unbebauten Bebauungspläne wird nicht beeinträchtigt. Allerdings dürfen neue Wohnungen nur errichtet werden, sofern sie den nach § 7 FluglärmG festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen. Dieser Anspruch des Baurechtsinhabers besteht gegenüber der Vorhabensträgerin. Der Gemeinde entstehen keine Kosten. Auch bedarf es keiner Anpassung der Bebauungspläne an die durch das planfestgestellte Vorhaben geänderte Situation.

Die Planfeststellungsbehörde hat die starke Lärmbelastung der Gemeinde Nauheim berücksichtigt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt vorliegt.

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen auch zu keiner nachhaltigen Störung der Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Nauheim.

Die Gemeinde hat in ihrer Einwendung vom 02.03.2007 folgende sich in Aufstellung befindliche Bebauungspläne geltend gemacht:

- 610.20/18 „Wochenendhausgebiet am Hegbachsee“, Satzungsbeschluss steht noch aus, keine Siedlungsfläche,
- 610.20/21 „Keilwerth“, Aufstellungsbeschluss vom 23.10.1998,
- 610.20/22 „Wolfsberg“, 3. Änderung, Aufstellungsbeschluss vom 23.10.1998,
- 610.20/25 „Feldchen“, Satzungsbeschluss steht noch aus, WA, teilweise als SO und MI, Waldstraße, Berzallee, Rüsselsheimer Straße, Ortsmitte „Feldchen“ entwickeln,
- 610.20/26 „Bleichstraße 1-15“, Aufstellungsbeschluss vom 16.11.2001, und
- 610.20/27 „Hügelstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 16.11.2001.

Die Nutzung der Bebauungspläne und die Verortung der Bebauungspläne wurde nicht angegeben. In der Einwendung vom 02.05.2007 ist nicht ergänzend zur Bauleitplanung vorgetragen worden.

Die Gemeinde Nauheim hat nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde zur Konkretisierung ihrer Einwendungen folgende sich im Verfahren befindliche Bauleitplanverfahren mitgeteilt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Gemeinde Nauheim vom 27.08.2007, Anlage A):

- Bebauungsplan „Keilwerth-Gelände“, Aufstellungsbeschluss vom 01.10.1998, Ausweisung eines Misch- und Gewerbegebietes,
- Bebauungsplan „Bleichstraße, Abschnitt Mühlstraße bis Jahnstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 02.11.2001, Nutzung durchgehender öffentlicher Fußweg, Freihalten der Gärten von weiterer Bebauung,
- Bebauungsplan „Hügelstraße 40“, Aufstellungsbeschluss vom 02.11.2001, und
- Bebauungsplan „Gewerbepark Nauheim Süd“, Aufstellungsbeschluss vom 09.02.2006, Ausweisung eines Misch- und Gewerbegebietes.

Der Bebauungsplan „Gewerbepark Nauheim Süd“ ist in den Einwendungen der Gemeinde Nauheim nicht geltend gemacht worden. Zudem datiert der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes aus dem Jahr 2006. Die Gemeinde trifft mit ihrer Bebauungsplanung auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Insoweit hat die Gemeinde Nauheim in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen entstehenden plane-

rischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Gemeinde hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Das Bebauungsplanverfahren für den Bebauungsplan „Hügelstraße 40“ wird nach beigefügter Mitteilung für die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt vom 19.07.2006 von der Gemeinde Nauheim nicht fortgeführt.

Bei den übrigen Bebauungsplanverfahren handelt es sich um Bebauungspläne ohne Festsetzung von Wohnnutzungen. Die Fortführung der Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieser Festsetzungen wird durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Nau\_01 bis Nau\_10).

Die geltend gemachten Bebauungsplanverfahren zu den Bebauungsplänen 610.20/18 „Wochenendhausgebiet am Hegbachsee“ und 610.20/25 „Feldchen/Neue Ortsmitte“ sind nach Auskunft des Regierungspräsidiums Darmstadt bereits abgeschlossen (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007, bestätigt mit Schreiben der Gemeinde Nauheim vom 27.08.2007, Anlage A). Die Bebauungspläne sind rechtswirksam und bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Schließlich wird in dem Schreiben der Gemeinde Nauheim vom 27.08.2007 (Anlage A) nicht auf das in den Einwendungen geltend gemachte Bebauungsplanverfahren „Wolfsberg“, 3. Änderung, Bezug genommen, so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass dieses Verfahren nicht mehr betrieben wird. Dafür spricht auch, dass dem Regierungspräsidium Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde das geltend gemachte Bebauungsplanverfahren unbekannt ist (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007).

### **Neu-Isenburg**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Neu-Isenburg.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 02.03.2005 (Anlage) geltend gemachten Bebauungspläne für die Stadtteile Neu-Isenburg und Zeppelinheim geprüft. Dabei ist auch der Vortrag der Stadt berücksichtigt worden, dass die Lärmbelastung der Be-

bauungsplangebiete Nr. 21a „Erlenbachau“ (25 % unbebaut) und Nr. 91 „Konrad-Adenauer-Straße/Alicestraße/Nördliche Bahnhofstraße“ besonders hoch sei und deshalb Grundstücke aufgrund der Lärmsituation nicht vermarktbar seien.

Für den Stadtteil Zeppelinheim der Stadt Neu-Isenburg wird eine Zunahme des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärme von ca. 1,5 bis 1,8 dB(A) am Tag und von ca. 1,0 bis 1,2 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen in dem Bereich von  $L_{eq(3)}$  = ca. 57,7 bis 62,9 dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)}$  = ca. 50,3 bis 55,4 dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Neu\_08 und Neu\_13 bis Neu\_17). In Neu-Isenburg wird eine Lärmzunahme von ca. 1,2 bis 1,5 dB(A) am Tag und von ca. 0,6 bis 1,0 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen in dem Bereich von  $L_{eq(3)}$  = ca. 55,6 bis 61,3 dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)}$  = ca. 49,2 bis 55,0 dB(A) in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Neu\_01 bis Neu\_07 und Neu\_09 bis Neu\_11 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Neu\_01 bis Neu\_07 und Neu\_09 bis Neu\_11). Die Lärmauswirkungen in den Stadtteilen Zeppelinheim und Neu-Isenburg werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich für die rechtswirksamen Bebauungspläne angesehen.

Im Stadtteil Gravenbruch der Stadt Neu-Isenburg wurden keine rechtswirksamen Bebauungspläne geltend gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Neu-Isenburg ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- Nr. 9a, Neu-Isenburg, südlich Friedensallee, nördlich Bahnhofstraße, Stolzestraße,  $L_{eq(3), Tag}$  = ca. 57 – 64 dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht}$  = ca. 50 – 57 dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 – 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),



- Nr. 10a, Neu-Isenburg, südlich Bahnhofstraße, westlich Alicestraße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 60$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 53$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- Nr. 91, Neu-Isenburg, südlich Friedensallee, nördlich Bahnhofstraße, östlich Konrad-Adenauer-Allee,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 62$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 55$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A), und
- Nr. 2b „Nördlich der Flughafenstraße, zwischen Hundertmorgenschneise und Lange-schneise“, Zeppelinheim,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 62$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 55$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A).

Die konkrete Untersuchung hat das aus der allgemeinen Betrachtung der Nachweispunkte gewonnene Ergebnis bestätigt. Die Lärmzunahme für die innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung liegt am Tag bei bis zu ca. 2 dB(A) und in der Nacht bis zu ca. 1 dB(A). Trotz der erheblichen Lärmzunahme am Tag wird die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 64$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 57$  dB(A) nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = 60$  dB(A). Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde ist eine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung nicht gegeben.

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der Bebauungsplanverfahren der Stadt Neu-Isenburg.

Die Stadt Neu-Isenburg hat in ihrer Einwendung vom 02.03.2005 folgende Bebauungspläne geltend gemacht:

- Z 6 „Gewerbegebiet Zeppelinheim – West“, Aufstellungsbeschluss vom 20.05.2004,
- Z 10 „Recreation Area“, Aufstellungsbeschluss vom 20.05.2004,
- 16a „Gewerbegebiet Werner-Heisenberg-Str.“, Aufstellungsbeschluss vom 20.12.1996,
- 16.1 „Gewerbegebiet-Ost – M.-Behaim.-Str.“, Aufstellungsbeschluss vom 16.05.2002,

- 18c „Gravenbruch-West“, Städtebaulicher Vertrag vom 03.03.1995, Offenlage in Vorbereitung,
- 24 „Östlich der B 46“, Trägerbeteiligung und Offenlage im Verfahren vom 24.07.2003,
- 25 „Alter Ort“, Aufstellungsbeschluss vom 27.06.1997,
- 43 „Olympiablock“, Bürgerbeteiligung abgeschlossen, Vorentwurf in Vorbereitung, 30.07.1993,
- 35 „Baublock: Stoltzestr./Waldstr./Rheinstr./Beethovenstr.“, Aufstellungsbeschluss vom 14.05.1993,
- 53 „Ehemaliger Güterbahnhof“, Aufstellungsbeschluss vom 18.03.2004,
- 55 „Gewerbegebiet-Süd – Bereich südlich der Schleussnerstr. zwischen Hugenottenallee und Frankfurter Str. “, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.2001,
- 57 „Gewerbegebiet Süd – Bereich südlich der Dornhofstr. zwischen Hermannstr. und Hugenottenallee“, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.2001,
- 61 „Gewerbegebiet-Süd 1“, Aufstellungsbeschluss vom 06.10.2000,
- 62 „Gewerbegebiet-Süd – Bereich nördlich der Dornhofstr. und östlich der Odenwaldstr.“, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.2001,
- 63 „Gewerbegebiet-Süd – Bereich nördlich der Dornhofstr. zwischen Siemensstr. und Odenwaldstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.2001,
- 65 „Gewerbegebiet-Süd – Bereich südlich der Dornhofstr. zwischen Siemensstr. und Hans-Böckler-Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 06.12.2001,
- 66 „Gewerbegebiet-Süd – Bereich südlich der Dornhofstr. zwischen Hans-Böckler-Str. und Hermannstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.2001,
- 90 „Gewerbegebiet-Bahnhof“, Aufstellungsbeschluss vom 19.09.2002,
- 91a „Graf-Folke-Bernadotte-Str.“, Aufstellungsbeschluss vom 08.07.2004, und
- 92 „Holzmann-Gelände“, nach Eigentümerwechsel Neuplanung erforderlich.

Die Art der baulichen Nutzung der Bebauungspläne ist nicht angegeben worden. In der Einwendung und Stellungnahme vom 15.03.2007 (S. 26) ist auf die starke Verlärmung von Ortslagen in Neu-Isenburg hingewiesen worden. Zu den Bebauungsplanverfahren ist nicht ergänzend vorgetragen worden.

Die Stadt Neu-Isenburg hat nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde zur Konkretisierung ihrer Einwendungen mitgeteilt, dass die geltend gemachten Bebauungsplanverfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 24 „östlich der B 46“ und Nr. 92 „Holzmann-Gelände“ bereits abgeschlossen sind (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007, bestätigt Schreiben der Stadt Neu-Isenburg vom 27.08.2007). Die Bebauungs-

pläne sind rechtswirksam und bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Ferner hat die Stadt eine Liste mit dem Verfahrensstand aufgestellter Bebauungspläne beigefügt. Die erbetenen Aufstellungsbeschlüsse und Bebauungsplanentwürfe sind nicht beigefügt worden, so dass die Planfeststellungsbehörde weder den Zeitpunkt der Aufstellung der Bebauungspläne prüfen noch die Art der Nutzung der Bebauungspläne feststellen konnte. Insoweit ist die Stadt ihrer im Verfahren bestehenden Darlegungslast nicht nachgekommen.

Nach den Angaben der Stadt Neu-Isenburg im Schreiben vom 27.08.2007 ist von folgendem Sachverhalt auszugehen:

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 100 „Frankfurter Straße“ wird nicht mehr weiterverfolgt.

Der Aufstellungsbeschluss für die Bebauungsplanverfahren Z 6 „Gewerbegebiet Zeppelinheim – West“ und Z 10 „Recreation Area“ war am 19.05.2005 und nicht wie in der Einwendung aufgeführt am 20.05.2004. Für den Bebauungsplan 53 „Ehemaliger Güterbahnhof“ hat es nach Angaben der Stadt einen erneuten Aufstellungsbeschluss am 19.05.2007 und für den Bebauungsplan 90 „Krömmelbein Gelände“ vorher „Gewerbegebiet Bahnhof“ am 24.02.2005 gegeben (vgl. Schreiben der Stadt Neu-Isenburg vom 27.08.2007).

Die Stadt trifft mit ihren Bebauungsplanverfahren Z 6 „Gewerbegebiet Zeppelinheim – West“, Z 10 „Recreation Area“, 53 „Ehemaliger Güterbahnhof“, 83 „Birkengewann“, 90 „Krömmelbein-Gelände“ und 92a „Gehespitzgelände“ auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Insoweit hat die Stadt Neu-Isenburg die (erneute) Aufstellung der Bebauungspläne in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens beschlossen (vgl. Schreiben der Stadt Neu-Isenburg vom 27.08.2007, Anlage 2b). Die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Gemeinde hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Eine materielle Prüfung der Beeinträchtigung der Bebauungsplanverfahren, deren Nutzung nicht schon aus der Bezeichnung des Bebauungsplanentwurfs hervorgeht (z.B. Gewerbegebiet), ist der Planfeststellungsbehörde aufgrund fehlender Angaben nicht möglich gewesen. Die Verfahren sind auch dem Regierungspräsidium Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde unbekannt gewesen (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007).

Die Fortführung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren zur Ausweisung von Gewerbegebieten wird durch das ggf. diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Neu\_01 bis Neu\_17).

### **Niederdorfelden**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Niederdorfelden.

Die Gemeinde Niederdorfelden hat in den Einwendungen vom 01.03.2005 und vom 04.05.2007 ohne konkrete Darlegung der Betroffenheit ihrer Bebauungsplanung die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht.

Die Siedlungsgebiete der Gemeinde Niederdorfelden befinden sich nicht innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht, so dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Niederdorfelden anzunehmen ist.

### **Nieder-Olm**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Verbandsgemeinde Nieder-Olm und ihrer Ortsgemeinden.

Die Verbandsgemeinde Nieder-Olm hat in ihrer Einwendung vom 01.03.2005 (S. 9 f.) und in ihrer Stellungnahme vom 28.03.2007, ohne konkrete Darlegung der Betroffenheit der Bauleitplanung ihrer Ortsgemeinden, die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht. Die Ortsgemeinde Essenheim hat in ihrer Einwendung vom 23.02.2005, wie auch die Ortsgemeinde Ober-Olm in ihrer Einwendung vom 28.02.2005 und die Ortsgemeinde Klein-Winternheim in ihrer Einwendung vom 28.02.2005, ohne konkrete Darlegung die Betroffenheit der Bebauungsplanung geltend gemacht.

Von der Verbandsgemeinde Nieder-Olm liegen nur die nördlichen Siedlungsgebiete der Ortsgemeinden Ober-Olm und Klein-Winternheim innerhalb der für die Auslegung relevanten

Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht. Die Lärmauswirkungen sind aber selbst in diesen Ortsteilen gering und werden nicht durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Verbandsgemeinde Nieder-Olm nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt, so dass keine nachhaltige Störung der Bauleitplanung angenommen wird.

Beeinträchtigungen der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne sind weder von der Verbandsgemeinde Nieder-Olm noch den Ortsgemeinden geltend gemacht worden.

### **Nierstein-Oppenheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim und ihrer Ortsgemeinden.

Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim hat in der Einwendung vom 02.03.2005 und Stellungnahme vom 27.03.2007 ohne konkrete Darlegung der Betroffenheit der Bauleitplanung ihrer Ortsgemeinden die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht.

Von der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim liegen nur die nördlichen Siedlungsgebiete der Ortsgemeinde Nierstein innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Für die Ortsgemeinde Nierstein, Ecke Mainzer Straße/Große Fischergasse, wird eine Lärmzunahme von ca. 1,5 dB(A) am Tag und eine Lärmabnahme von ca. 0,5 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Die Lärmbelastung wird in diesem Bereich in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 49,6$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46,7$  dB(A) liegen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007).

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Verbandsgemeinde nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt. Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren bewirkt.

## Offenbach am Main

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren der Stadt Offenbach am Main.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Einwendung vom 28.02.2005 mit Verweis auf Band 6, Nr. 2001 – 2101 aufgeführten rechtswirksame Bebauungspläne bzw. Abrundungssatzungen geprüft.

Während sich in den südlichen Stadtteilen der Stadt Offenbach am Main die Lärmsituation kaum verändert oder es sogar leiser wird, nimmt der Lärm vor allem im Innenstadtbereich und im Stadtteil Kaiserlei zu. In diesen Stadtteilen wird eine Zunahme des aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärmes von ca. 1,8 bis 5,0 dB(A) am Tag und von ca. 1,0 bis 4,3 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Die Lärmzunahme ist erheblich. Allerdings sind diese Bereiche vom Lärm nicht sehr stark betroffen. Die Lärmwerte werden im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53,1$  bis  $56,6$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 45,4$  bis  $49,1$  dB(A) liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Off\_10, Off\_12, Off\_13, Off\_28, Off\_30, Off\_32, Off\_33, Off\_35 und Off\_36 sowie Off\_02, Off\_03 und Off\_34).

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Offenbach am Main ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- Nr. 532 „Tempelsee“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 52$  dB(A), Lärmabnahme am Tag von ca. 0 - 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A), und
- Nr. 524 „Dietzenbacher – Neusalzer Straße“,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 59$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 53$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 0 - 1 dB(A) und in der Nacht keine.

Die prognostizierte Lärmabnahme am Tag und in der Nacht bzw. Lärmzunahme am Tag mit bis zu ca. 1 dB(A) ist nur unerheblich. Die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne wird auch aufgrund der prognostizierten Lärmwerte nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen

noch sehr weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = 60$  dB(A). Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Der rechtswirksame Bebauungsplan kann weiterhin seine Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Ferner sind noch die rechtswirksamen Bebauungspläne gesondert betrachtet worden, für die geltend gemacht worden ist, dass sie u.a. Festsetzungen für eine Nutzung als Kindergarten, Schule oder Altenwohnheim vorsehen und innerhalb der prognostizierten Kontur der Tag-Schutzzone 2 bzw. Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG liegen.

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne mit Festsetzungen für Kindertagesstätten und Schulen:

- Nr. 126 „Ollenhauer – Fritz-Erler-Straße“, u.a. Kindertagesstätte in der Erich-Ollenhauer-Straße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56,2$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von 0,1 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 87, Messpunkt Off\_23),
- Nr. 514 „Waldstraße Bismarckstraße“, u.a. Kindertagesstätte in der Waldstraße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55,5$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von ca. 4,8 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 87, Messpunkt Off\_30),
- Nr. 520 „Mauerfeldstraße“, u.a. Schule in der Mauerfeldstraße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55,9$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von 0,1 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 87, Messpunkt Off\_24),
- Nr. 532 „Tempelsee – nördlich des Brunnenweges“, u.a. Kindertagesstätte in der Rheinstraße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57,9$  dB(A), Lärmabnahme am Tag von 0,2 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 86, Messpunkt Off\_14),
- Nr. 536A „Bieber Nord“, u.a. Grundschule und Kindertagesstätte,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56$  dB(A), Lärmabnahme am Tag von 0,4 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 87, Messpunkt Off\_31),
- Nr. 590 „Deutscher Wetterdienst Frankfurter Straße“, u.a. Kindergarten und Familienbildungsstätte in der Frankfurter Straße,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56,4$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von 3,8 dB(A) (vgl. G10.1, Teil D, S. 86, Messpunkt Off\_12), und
- Nr. 609 „Strahlenbergerstraße, Kaiserlei“, u.a. Kindertagesstätte,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56,7$  dB(A), Lärmzunahme am Tag von 1,8 dB(A) (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage 2, Messpunkt 12).

Trotz der teilweise erheblichen Lärmzunahme im Bereich der Bebauungspläne Nr. 514 und Nr. 590 führen die ermittelten Lärmwerte am Tag aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu einer Beeinträchtigung der rechtswirksamen Bebauungspläne. Ferner kann durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion der Bebauungspläne gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung der Bebauungspläne ist nicht gegeben.

Eine separate Bewertung der Lärmauswirkungen auf den Bebauungsplan Nr. 113 „Spießstraße Schule der Ursulinen“ und Nr. 505A „Landgrafenring“ ist nicht vorgenommen worden. Die Bebauungspläne – die u.a. eine Nutzung als Schule (Friedensstraße 81) bzw. Kindertagesstätte (Landgrafenstraße) festsetzen – befinden außerhalb der Tag-Schutzzone 2. Im Bereich des Bebauungspläne werden die Taglärmwerte im Planungsfall knapp unter 55 dB(A) liegen.

Dasselbe gilt für die Bebauungspläne Nr. 129 „Bieber Waldhof“, der u.a. eine Nutzung als Schule und Kindertagesstätte festsetzt, und Nr. 537A „Rumpenheim Süd“, der u.a. eine Nutzung als Kindertagesstätte festsetzt. Auch diese Bebauungspläne befinden sich weit außerhalb der Tag-Schutzzone 2. Eine nachhaltige Störung dieser Bebauungspläne ist nicht angenommen worden.

Ebenfalls außerhalb der Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone befindet sich der Bebauungsplan Nr. 509 „Anna-Emmastraße“, der u.a. die Nutzung als Altenzentrum festsetzt. Im Bereich des Bebauungsplanes werden die Lärmwerte im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 54,4 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 47,1 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen. (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkt Off\_06). Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes ist nicht gegeben.

Von der Planfeststellungsbehörde wird nicht davon ausgegangen, dass durch die Lärmzunahme im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens die in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommene städtebauliche Ordnung nachhaltig gestört wird.

Die Bebauungsplanverfahren der Stadt Offenbach am Main werden durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht nachhaltig gestört.

Die Stadt Offenbach hat in ihrer Einwendung vom 28.02.2005 mit Verweis auf Band 6, Nr. 2001 – 2101 folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne aufgeführt:



- Nr. 129A, „Bieber Waldhof zwischen Buchenweg und B448“, Aufstellungsbeschluss vom 18.06.2003, WA, Öffentliche Straßenverkehrsfläche, Öffentliche Grünfläche (Parkanlage, Spielplatz), Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen hier: Lärmschutzwall,
- Nr. 502B, „Offenbach Süd – nördlicher Buchhügel“, Aufstellungsbeschluss vom 24.08.2000, WA, Öffentliche Grünflächen (Parkanlage, Spielplatz),
- Nr. 504, „Spessarttring“, Aufstellungsbeschluss vom 13.12.1979, Private Grünfläche Dauerkleingärten, Private Grünfläche Flächen für Kleintierhaltung, Öffentliche Grünflächen Parkanlage,
- Nr. 530, „Markwaldstraße, Heinrich-Krumm-Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 27.10.1983, MI, Verkehrsflächen,
- Nr. 534, „Erholungsgebiet Mainbogen“, südl. Schultheißweiher, Aufstellungsbeschluss vom 28.06.1984, Öffentliche Grünfläche Parkanlagen, Private Grünflächen Kleingärten, Private Grünflächen Sukzession,
- Nr. 543, „Bürgel Brielsweg Nord – Ost“, Aufstellungsbeschluss vom 11.10.1984, Private Grünfläche Dauer- und Eigentümergearten, Öffentliche Grünflächen, Fläche für die Landwirtschaft (Erwerbsgartenbau), Fläche für die Landwirtschaft mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung der Landschaft, Verkehrsflächen,
- Nr. 544, „Bürgel Brielsweg Süd-West“, Aufstellungsbeschluss vom 11.10.1984, WR, Private Grünfläche Dauer- und Eigentümergearten, Private Grünflächen Gemeinschaftsanlage (Gemeinschaftshaus, Spielplatz), Öffentliche Grünflächen, Fläche für die Landwirtschaft (Erwerbsgartenbau), Fläche für die Landwirtschaft mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung der Landschaft, Verkehrsflächen,
- Nr. 546, „KGV Obst- und Gartenbauverein Rumpenheim“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen Kleingärten (Dauerkleingärten), Verkehrsflächen,
- Nr. 548, „Offenbach Ost – (Lohwald)“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 549, „Offenbach Ost – (Am Bierbrauerweg)“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen, Dauerkleingärten,
- Nr. 551, „KGV Ost, KGV Erlensteg“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche Dauerklein- und Eigentümergeärten, Spielplatz, Verkehrsflächen,
- Nr. 552, „KGV Süd OF Hainbachtal Nord“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen, Öffentliche Grünflächen Parkanlagen,
- Nr. 553, „KGV Heilandsruhe KGV Süd“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,

- Nr. 554, „KGV Süd OF Hainbachtal Nord“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 555, „KGV – Süd OF – Süd östl. der Rheinstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche, Dauerkleingartenfläche, Öffentliche Grünfläche, Grünanlage, Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung,
- Nr. 556, „KGV Gemeinschaft Hainbachtal-Süd“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche Dauerkleingartenfläche, Verkehrsfläche, Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung,
- Nr. 557, „KGV stadteigene Anlage OF Süd Reinhardtsweg“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche, Dauerkleingartenfläche,
- Nr. 558, „KGV Odenwaldring OF Lauterborn/Rosenhöhe“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche Dauerkleingartenfläche, Öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung,
- Nr. 559, „KGV Odenwaldring Heinrich Förster Anlage“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche, Dauerkleingartenfläche, Öffentliche Grünfläche, Parkanlage,
- Nr. 560, „KGV Odenwaldring OF-Lauterborn/Rosenhöhe“, Aufstellungsbeschluss vom 14.02.1985, Private Grünfläche, Dauerkleingartenfläche,
- Nr. 563A, „Hafen Offenbach/Mainviertel“, Aufstellungsbeschluss vom 17.06.2004, GE, MI, WA, Öffentliche Grünflächen, Verkehrsflächen,
- Nr. 566, „Kaiserlei Nordost zwischen A661, Mainufer, Goethering“, Aufstellungsbeschluss vom 16.08.1988, GE, MK, Sportlichen Zwecken dienende Gebäude u. Einrichtungen, Öffentliche Grünflächen, Verkehrsflächen,
- Nr. 567, „Gaußstraße, Scheffelstraße ehem. Feuerzeugfabrik“, Aufstellungsbeschluss vom 16.06.1988, WR, Verkehrsfläche, Öffentliche Grünfläche,
- Nr. 569, „Bürgel Mainvorgebiet“, Aufstellungsbeschluss vom 23.02.1989, Öffentliche Grünflächen, Private Grünflächen, (Kleingärten, Parkanlage), Sportplatz (Tennis), Hunderennbahn, Wassersport, Flächen für die Landwirtschaft mit Maßnahmen zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft, Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, Betriebsfläche für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Regionalparkroute), Verkehrsflächen
- Nr. 571, „Rumpenheim Nord – West Am Maindamm“, Aufstellungsbeschluss vom 23.02.1989, Private Grünflächen Dauerklein- und Eigentümergeärten, Private Grünflächen Reitplatz, Verkehrsflächen,

- Nr. 573, „Östlicher Kuhmühlgraben“, Aufstellungsbeschluss vom 29.03.1990, Flächen für die Landwirtschaft, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, Verkehrsflächen,
- Nr. 574C1, „Am Waldeck“, Aufstellungsbeschluss vom 29.08.1991, WR, Private Grünflächen, Verkehrsfläche,
- Nr. 575, „KGV Bieber Süd verl. Schlossmühlstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 30.11.1990, Private Grünfläche Dauerklein- und Eigentümergeärten, Öffentliche Grünfläche Parkanlagen, Spielplatz, Verkehrsfläche,
- Nr. 575B, „Bieber Siebeneichen“, Aufstellungsbeschluss vom 30.11.1989, Flächen für Sport- und Spielanlagen, Sportanlagen / Tennisanlagen, Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft, Altlastenverdachtsfläche, Verkehrsfläche,
- Nr. 577, „Siemensstraße Daimlerstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 27.09.1990, GE, MI,
- Nr. 578, „Bieberer Straße Obere Grenzstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 30.08.1990, GE, MI, WA, Flächen für Gemeinbedarf, Kindergarten, Verkehrsfläche, Öffentliche Grünfläche (Industriebahntrasse),
- Nr. 579, „Westend Frankfurter Straße / Dreieichring“, Aufstellungsbeschluss vom 27.09.1990, GE, WB, WA, WR, Fläche für Gemeinbedarf, Verwaltung, Kirche, Schule, Kindergarten, Öffentliche Grünfläche Parkanlagen,
- Nr. 580B, „Bürgel – Ost“, Aufstellungsbeschluss vom 15.06.2000, WA, Fläche für Gemeinbedarf (Kindertagesstätte), Öffentliche Grünflächen / Grünanlage, Spielplatz, Private Grünfläche Dauerkleingärten, Fläche für die Landwirtschaft, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (Ausgleichsflächen), Verkehrsflächen, Lärmpegelbereiche, Lärmschutzwand,
- Nr. 581A, „Berlinerstraße / Stadthof“, Aufstellungsbeschluss vom 15.06.2000, MK, Verkehrsflächen,
- Nr. B585, „Güterbahnhof“, Aufstellungsbeschluss vom 29.08.1991, GE, MI, Öffentliche Grünflächen, Flächen für den Schienenverkehr, Bahnanlagen,
- Nr. 588, „südliche Schumannstraße / südl. Röhrgraben“, Aufstellungsbeschluss vom 20.08.1992, Fläche für Gemeinbedarf, Altenwohnheim, Öffentliche Grünfläche parkanlage, Private Grünfläche Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 589, „Tempelsee südlich des Brunneweges Erfaweg“, Aufstellungsbeschluss vom 26.11.1992, WR,
- Nr. 593, „Offenbach Ost – (Lohwald-Marioth)“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,

- Nr. 594, „Offenbach Ost – (Am Schneckenberg)“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 595, „Bieber, verlängerte Dietesheimer Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 598, „OF Süd, Hainbachtal Süd / Zwingerweg“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen, Eigentümergeartenflächen, Vogelschutz VKF,
- Nr. 599, „Grünring Senefelder Straße / Waldstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen Dauerkleingartenflächen, Eigentümergeartenfläche, Öffentliche Grünfläche, Parkanlage Grünring, Fläche für Gemeinbedarf Schule - Freifläche,
- Nr. 600, „Auf der Rosenhöhe / Senefelderstr.“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen, Öffentliche Grünfläche, Parkanlage Grünring,
- Nr. 601, „OF Lauterborn / Rosenhöhe – Am Waldschwimmbad“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, WR, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 602, „OF – Lauterborn/Rosenhöhe östlicher Röhrgaben“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen Eigentümergeartenflächen, Öffentliche Grünflächen, Parkanlage, Flächen für die Forstwirtschaft, Wald,
- Nr. 604, „OF – Süd, Am Buchrainweiher“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Private Grünflächen, Dauerkleingartenflächen,
- Nr. 605, „OF – Bürgel Mittelweg / Seeweg“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Öffentliche Grünflächen, Parkanlage / Spielplatz, Private Grünflächen Dauerklein- und Eigentümergeärten, Verkehrsflächen,
- Nr. 606, „OF – Bürgel – Ost, Pfaffenpfad“, Aufstellungsbeschluss vom 28.01.1993, Öffentliche Grünflächen, Parkanlagen / Spielplatz, Private Grünflächen Dauerkleingartenflächen, Verkehrsflächen,
- Nr. 610, „Strahlenbergerstraße West“, Aufstellungsbeschluss vom 26.03.1998, MI, Verkehrsflächen, Öffentliche Grünfläche Parkanlage,
- Nr. 614, „Kaiserleikreisel“, Aufstellungsbeschluss vom 26.03.1998, MK, MI, WA, Öffentliche Grünfläche,
- Nr. 617A, „Buchhügel – Süd“, Aufstellungsbeschluss vom 18.05.2000, Private Grünflächen, Dauerkleingärten, Öffentliche Grünfläche, Grünanlage,
- Nr. 618A, „Waldheim – Süd südlich des Holunderweges“, Aufstellungsbeschluss vom 20.05.1999, WA, MI, Öffentliche Grünfläche, Grünanlage, Spielplatz, Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmschutzwand und Wand),

- Nr. 618B, „Waldheim-Süd nördlicher Teil“, Aufstellungsbeschluss vom 20.05.1999, WA, Fläche für Gemeinbedarf (Kindertagesstätte) Öffentliche Grünfläche, Grünanlage, Spielplatz, Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmschutzwall und Wand),
- Nr. 619, „Domstraße, Bahnhofstraße, Luisenstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 15.06.2000, MK, Private Grünflächen, und
- Nr. 620, „Mathildenplatz / Gerber Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 17.07.2003, MI, WB, Flächen für Gemeinbedarf (Schule, Kindergarten, Öffentliche Verwaltung, Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen), Öffentliche Grünfläche, Platzraum, Spielplatz.

Um u. a. den aktuellen Verfahrensstand der aufgeführten Bebauungsplanverfahren bzw. den Zeitpunkt der letzten Verfahrenshandlung in den Bebauungsplanverfahren zu ermitteln, hat sich die Planfeststellungsbehörde an die Stadt Offenbach gewandt. Die Stadt Offenbach hat auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007 zwar mit Schreiben vom 08.08.2007 geantwortet, aber nur auf die – nach ihrer Auffassung ausreichend substantiierten - Angaben in den Urteilen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in den Verfahren vom 16.02.2002 (4 N 455/02, S. 2) und vom 02.04.2003 (2 A 2646/01, S. 2ff.) sowie den beigefügten Schriftsatz vom 19.03.2003 verwiesen. Ein für den 20.09.2007 in Aussicht gestelltes Schreiben hat die Planfeststellungsbehörde nicht erhalten. Der aktuelle Verfahrensstand der zum großen Teil aus den achtziger Jahren stammenden Bebauungsplanverfahren ist nicht mitgeteilt worden. Zudem sind die erbetenen Aufstellungsbeschlüsse und Bebauungsplanentwürfe nicht beigefügt worden, so dass die Planfeststellungsbehörde weder den Zeitpunkt der Aufstellung der Bebauungspläne noch die konkreten Festsetzungen der Bebauungspläne prüfen konnte. Insoweit ist die Stadt ihrer im Verfahren bestehenden Darlegungslast nicht nachgekommen.

Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde sind die Bebauungspläne Nr. 580B „Bürgel – Ost“ seit 29.11.2004 und Nr. 618A „Waldheim – Süd, südlich des Holunderweges“ seit 09.08.2003 rechtswirksam (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007). Die Bebauungspläne sind bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Der Fortführung der Bebauungsplanverfahren (mit Festsetzungen für Wohnbauflächen) Nr. 129A „Bieber Waldhof zwischen Buchenweg und B448“, Nr. 544 „Bürgel Brielsweg Süd-West“, Nr. 530 „Markwaldstraße, Heinrich-Krumm-Straße“, Nr. 574 C1 „Am Waldeck“, Nr. 618B „Waldheim – Süd nördlicher Teil“ stehen weder Ziele des Regionalplanes noch die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote entgegen. Die Flächen der Bebauungspläne

befinden sich außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des Regionalplanes Südhessen 2000 sowie des Entwurfes 2007 des Regionalplanes Südhessen und außerhalb der prognostizierten Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Auch die Bebauungsplanverfahren Nr. 502B „Offenbach Süd – nördlicher Buchhügel“, Nr. 566 „Kaiserlei Nordost zwischen A661, Mainufer, Goethering“, Nr. 567 „Gaußstraße, Schefelstraße ehem. Feuerzeugfabrik“, Nr. 578 „Bieberer Straße, Obere Grenzstraße“, Nr. 589 „Tempelsee, südlich des Brunneweges, Erfaweg“, Nr. 601 „OF Lauterborn/Rosenhöhe – Am Waldschwimmbad“, Nr. 610 „Strahlenbergerstraße West“ und Nr. 614 „Kaiserleikreisel“ werden durch das planfestgestellte Vorhaben nicht stärker beeinträchtigt. Die Flächen der Bebauungspläne befinden sich bereits heute innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des Regionalplanes Südhessen 2000. Insoweit wird sich für die Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Ferner befinden sich die Flächen der Bebauungspläne außerhalb der prognostizierten Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG. Nur die Flächen des Bebauungsplanes Nr. 601 „OF Lauterborn/Rosenhöhe – Am Waldschwimmbad“ würden sowohl innerhalb der nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluglärmG prognostizierten Kontur der Nacht-Schutzzone (Prognosenuß) sowie der nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG prognostizierten Kontur der Nacht-Schutzzone (Planungsfall) liegen. Insoweit tritt auch bezogen auf diesen Bebauungsplan keine rechtliche Veränderung ein. Darüber hinaus wird die tatsächliche Lärmbelastung in diesem Bereich am Tag und in der Nacht um 1 dB(A) geringer. Die Lärmwerte, berechnet nach der AzB 99, liegen bei  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$ .

Zudem steht der Fortführung der Bebauungsplanverfahren Nr. 563A „Hafen Offenbach/Mainviertel“, Nr. 577 „Siemensstraße Daimlerstraße“, Nr. 579 „Westend Frankfurter Straße / Dreieichring“, Nr. 620 „Mathildenplatz / Gerber Straße“ und Nr. B585 „Güterbahnhof“ nicht entgegen, dass die Flächen im zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, liegen werden. Die Bebauungsplanverfahren betreffen Flächen die innerhalb des Siedlungsbestandes liegen und bleiben deshalb vom Verbot in Ziffer 3.4.4-1 unberührt (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionalplan Südhessen – Entwurf 2007, S. 44). Weiterhin liegen die Bebauungspläne außerhalb der prognostizierten Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Schließlich wird durch das planfestgestellte Vorhaben weder unmittelbar noch mittelbar eine Änderung für das Bebauungsplanverfahren zur Ausweisung eines Altenwohnheimes Nr. 588 „südliche Schumannstraße / südlich Röhrgraben“ eintreten. Die Fläche würde auch ohne die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens von dem Bauverbot nach § 5 Abs. 1 FluglärmG erfasst, da sie sowohl innerhalb der nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluglärmG prognostizierten Kontur der Nacht-Schutzzone (Prognosenußfall) sowie der nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG prognostizierten Kontur der Nacht-Schutzzone (Planungsfall) liegt.

Bei den übrigen Bebauungsplanverfahren handelt es sich um Bebauungspläne ohne Festsetzung von Wohnnutzungen oder schutzbedürftigen Einrichtungen. Die Fortführung der Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieser Festsetzungen wird durch das diesen Bereich umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Off\_01 bis Off\_37).

### **Otzberg**

Die Gemeinde Otzberg hat keine Einwendungen erhoben.

### **Pfungstadt**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Pfungstadt.

Die Stadt Pfungstadt macht in ihren Einwendungen vom 01.03.2005 und 04.05.2007 Einschränkungen ihrer kommunalen Planungshoheit durch Fluglärm geltend. In der Einwendung vom 04.05.2007 (S. 6) weist die Stadt darauf hin, dass die geplanten Wohngebiete Eschollbrücken-West und Hahn-Wirthumsgarten an den Siedlungsbeschränkungsbereich angrenzen.

Von der Stadt Pfungstadt liegen nur die westlichen Stadtteile innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht.

Im Stadtteil Eschollbrücken, Ecke Crumstädter Straße/Hintergasse, wird der prognostizierte Lärm am Tag um ca. 1,3 dB(A) auf einen Wert von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 49,8$  dB(A) und in der

Nacht um ca. 0,8 dB(A) auf einen Wert von  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47,5$  dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall zunehmen. Im Stadtteil Hahn, nördliche Gartenstraße, werden Lärmwerte von ca.  $L_{eq(3), Tag} = ca. 51,4$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49,3$  dB(A) erreicht. Die Lärmzunahme liegt am Tag bei ca. 1,2 dB(A) und in der Nacht bei ca. 0,8 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkte 13 und 14). Die Lärmauswirkungen werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Pfungstadt nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt Pfungstadt bewirkt.

Ferner hat die Stadt Pfungstadt keine in Aufstellung befindliche Bebauungspläne geltend gemacht.

Sie hat in der Einwendung vom 04.05.2007 auf die Ausdehnung des Siedlungsbeschränkungsgebietes auf die geplanten Wohngebiete in Eschollbrücken-West und Hahn-Wirthumsgarten hingewiesen. Das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, wird den nordwestlichen Teil des Stadtteiles Hahn umfassen. Allerdings hat die Stadt keine hinreichend konkretisierte Bauleitplanung in diesem Bereich geltend gemacht, so dass der Einwand an dieser Stelle nicht zu berücksichtigen ist.

### **Raunheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Raunheim.

Der Einwendung der Stadt Raunheim vom 01.03.2005 (Anlage) und der Stellungnahme vom 04.04.2005, S. 108 ff. lassen sich folgende Bebauungspläne und ihre Lage entnehmen:

- Nr. 16 „2/71-zwischen B43 alt und Ringstraße“, überwiegend Wohnnutzung, WA, noch Baulücken vorhanden,
- Nr. 17 „An der Lache“, Wohnnutzung, WA, noch freie Grundstücke,
- Nr. 20 „Waldsee“, es besteht noch die Möglichkeit der Errichtung von Vereinsheimen,



- Nr. 22 „Ringstraße“, noch weitere Reihenhausverdichtung möglich,
- Nr. 25 „In den Birken“, durch Umnutzung weitere Wohnbauflächen, und
- Nr. 31 „Stadtzentrum“, B-Plan, Altenwohnanlage genehmigt, Neuerrichtung Rathaus geplant.

Zudem sind folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne angegeben:

- Nr. 07 „1. Abrundungssatzung im Pael“, Aufstellung eines Bebauungsplanes geplant, GE/MI,
- Nr. 11 „Südlich der Uhlandstraße“, 4. Änderung, Aufhebungsverfahren, Aufstellungsbeschluss vom 17.02.2005, Umnutzung – Flächen frei für Wohnbebauung, WA,
- Nr. 15 „1/71 - zwischen B43 alt und Maingewann“, Zusammenlegung mit Nr. 26 „3/77 Maingewann“ (GE, Änderung, Baulücken mit Wohnnutzung zu schließen),
- Nr. 21 „Kleingartenanlage westlich der Ringstraße“, 1. Änderung, Aufstellungsbeschluss vom 27.02.2003, Kleingartengelände soll der Naherholung dienen,
- Nr. 28 „10/66 – Ortsmitte“, Wohnbebauung von Hinterliegergrundstücken,
- Nr. 29 „Gewerbegebiet Frankfurter Straße“, geplante Aufstellung, MI/GE, einzelne Wohnungen sind errichtet worden - Abrundung Wohnbebauung, Ausweisung neuer Wohnbauflächen,
- Nr. 30 „Beidseitig der Königsberger Straße“, Aufstellungsbeschluss 21.03.2002, Nachverdichtung der Wohnbebauung – 2. Reihe,
- Nr. 32 „Resart-Ihm“, geplante Aufstellung, Abrundung der bestehenden Wohnbauung – in Teilbereichen neue Wohnbebauung,
- Nr. 34 „Brumme“, Nachverdichtung durch Wohnbebauung,
- Nr. 35 „Breslauer Straße“, geplante Aufstellung, Nachverdichtung durch Wohnbauung,
- Nr. 36 „Schillerstraße“, eventuell Aufstellung, Nachverdichtung durch Wohnbauung, und
- Nr. 37 „Adalbert-Stifter-Straße“, eventuell Aufstellung, Nachverdichtung durch Wohnbauung

Die Lärmbelastung für die Siedlungsflächen der Stadt Raunheim wird nach den Prognosen der Vorhabensträgerin von der Mitte nach Norden um ca. 0,5 bis 4,5 dB(A) am Tag und um ca. 0,6 bis 3,8 dB(A) in der Nacht abnehmen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Rau\_08, Rau\_01, Rau\_10, Rau\_04 und Rau\_09 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Rau\_08, Rau\_01, Rau\_10, Rau\_04 und Rau\_09) und von der Mitte nach Süden um ca. 1,2 bis 1,8 dB(A) am Tag und um ca. 0,3 bis 0,6 dB(A) in der Nacht zunehmen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte

Rau\_03, Rau\_05, Rau\_06 und Rau\_07 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Rau\_03, Rau\_05, Rau\_06 und Rau\_07). Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen der Stadt Raunheim in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 57,1 \text{ bis } 63,7 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 50,0 \text{ bis } 57,1 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Rau\_01 bis Rau\_10 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabenssträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Rau\_01 bis Rau\_10). Die prognostizierten Lärmauswirkungen werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Raunheim ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- „An der Lache“,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 63 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 49 - 56 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 – 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- „In den Birken“,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 49 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Ortsmitte“,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 48 - 51 \text{ dB(A)}$ , Lärmabnahme am Tag von ca. 4 - 5 dB(A) und in der Nacht von ca. 4 dB(A),
- „Stadtzentrum“,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 61 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 54 - 56 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 – 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A), und
- „Südlich der Umlandstraße“,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 59 - 64 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 57 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A).

Die Lärmzunahme für die innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung ist am Tag mit bis zu 2 dB(A) erheblich, während die Lärmzunahme in der Nacht von bis zu 1 dB(A) nur unerheblich ist. Trotz der teilweise erheblichen Lärmzunahme am Tag wird die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 64 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 57 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), \text{Tag}} = 70$

dB(A) und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = 60$  dB(A). Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten der rechtswirksamen Bebauungspläne gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich wirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Dasselbe gilt für die im Bebauungsplan Nr. 31 „Stadtzentrum“ u.a. geltend gemachte Festsetzung als Altenwohnanlage. Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone und Nacht-Schutzzone kann die Funktion der schutzbedürftigen Einrichtung gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes ist nicht gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass durch die Lärmzunahme im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens die in der Bebauungsplanung zum Ausdruck gekommene städtebaulichen Ordnung nicht nachhaltig gestört wird.

Auch führen die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zu keiner nachhaltigen Störung der Bebauungsplanverfahren der Stadt Raunheim.

Um u.a. den aktuellen Verfahrensstand der aufgeführten Bebauungsplanverfahren bzw. den Zeitpunkt der letzten Verfahrenshandlung in den Bebauungsplanverfahren zu ermitteln, hat sich die Planfeststellungsbehörde an die Stadt Raunheim gewandt. Die Stadt Raunheim hat auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007 nicht geantwortet. Der aktuelle Verfahrensstand der Bebauungsplanverfahren ist nicht mitgeteilt worden. Zudem sind die erbetenen Aufstellungsbeschlüsse und Bebauungsplanentwürfe nicht beigelegt worden, so dass die Planfeststellungsbehörde weder den Zeitpunkt der Aufstellung der Bebauungspläne noch die Art der Nutzung der Bebauungspläne prüfen konnte. Insoweit ist die Stadt ihrer im Verfahren bestehenden Darlegungslast nicht nachgekommen.

Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde ist der Bebauungsplan Nr. 28 „10/66 – Ortsmitte“ seit 28.02.2006 rechtswirksam (vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 01.08.2007). Der Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden. Zudem wurde mitgeteilt, dass der Bebauungsplan Nr. 11 „Südlich der Uhlandstraße“ seit 02.05.2005 rechtswirksam ist und am 17.02.2005 der „Aufstellungsbeschluss“ für das Aufhebungsverfahren des Bebauungsplanes gefasst worden ist.

Der Planfeststellungsbehörde ist nicht bekannt, ob die Aufstellung der geltend gemachten Bebauungsplanverfahren zur Nachverdichtung durch Wohnbebauung Nr. 34 „Brumme“, Nr. 35 „Breslauer Straße“, Nr. 36 „Schillerstraße“ und Nr. 37 „Adalbert-Stifter-Straße“ beschlossen worden ist. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde keine Kenntnis von den Aufstellungsbeschlüssen der Bebauungspläne Nr. 15 „1/71-zwischen B43 alt und Maingewann“ Zusammenlegung mit Nr. 26 „3/77 Maingewann“, Nr. 21 „Kleingartenanlage westlich der Ringstraße“, Nr. 29 „Gewerbegebiet Frankfurter Straße“ und Nr. 30 „Beidseitig der Königsberger Straße“. Die Bebauungsplanverfahren sind selbst dem Regierungspräsidium Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde unbekannt bzw. liegen ihm nicht vor.

Die Aufstellung der Verfahren Nr. 07 „1. Abrundungssatzung im Pael“ und Nr. 32 „Resart-Ihm“ sind nach Auskunft des Regierungspräsidium Darmstadt als obere Bauaufsichtsbehörde im Jahr 2006 und 2007 beschlossen worden. Insoweit trifft die Bebauungsplanung der Stadt auf die schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Die Stadt Raunheim hat in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Stadt hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Schließlich bewirkt das planfestgestellte Vorhaben auch keine Änderung der rechtlichen Situation für die laufenden Bebauungsplanverfahren. Die Bebauungsplanverfahren der Stadt Raunheim unterliegen bereits heute den Einschränkungen des Siedlungsbeschränkungsgebietes des Regionalplanes Südhessen 2000. Insoweit wird sich für die Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Zudem liegen Flächen im Prognosenullfall wie auch zum großen Teil im Planungsfall innerhalb der jeweiligen Konturen der Nacht-Schutzzone, so dass im Prognosenullfall und im Planungsfall (mit Ausnahme der nördlichen Bereiche zum Main hin) die Regelungen des FluglärmG greifen.

### **Reinheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Reinheim.

Die Stadt Reinheim hat in den Einwendungen vom 25.02.2005 und vom 13.04.2007 ohne konkrete Aufführung ihrer Bauleitplanung die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht.

Von der Stadt Reinheim liegt nur der nördliche Teil des Stadtteiles Spachbrücken innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkontur  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht. Die anderen Siedlungsflächen werden von den Lärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht nicht berührt.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Reinheim weder durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG noch durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt.

Die Lärmauswirkungen auf die Stadt Reinheim sind so gering, dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren zu befürchten ist.

### **Riedstadt**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Riedstadt.

Die Stadt Riedstadt hat keine Einwendungen erhoben. In Ihren Stellungnahmen 25.02.2005 und 30.03.2007 hat die Stadt eine Beeinträchtigung der Bauleitplanung geltend gemacht und auf die Neubaugebiete im Osten von Goddelau und Crumstadt sowie auf die mittel- bis langfristig vorgesehene Siedlungsentwicklung im Norden Wolfskehlens, im Osten Goddelaus und Crumstadts hingewiesen. Aus dem beigefügten Auszug des Flächennutzungsplanes (Anlage 1 der Stellungnahmen) sind die rechtswirksamen Bebauungspläne und die geplanten Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und andere Flächennutzungen in ihrer örtlichen Lage ersichtlich.

Die Stadt Riedstadt liegt mit großen Teilen des Stadtteiles Crumstadt und dem östlichen Teil des Stadtteiles Wolfskehlens innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkontur  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht. Die anderen Siedlungsflächen der Stadt werden von den abwägungserheblichen Lärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht nicht berührt.

Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall am östlichen Rand des Stadtteiles Goddelau, im Stadtteil Crumstadt und Stadtteil Wolfskehlen um ca. 1,1 dB(A) am Tag und um ca. 1,1 bis 1,4 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognose-nullfall zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an dem Nachweispoint für ein Altenpflegeheim im Stadtteil Goddelau und den zusätzlich von der Planfeststellungsbehörde ermittelten Nachweispointen in den Stadtteilen Crumstadt und Wolfskehlen in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 48,6 \text{ bis } 49,8 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 46,5 \text{ bis } 47,2 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkt Rid\_01 und Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkte 20-22 sowie zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkte 20-22). Die Lärmauswirkungen werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich für die rechtswirksamen Bebauungspläne angesehen.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Riedstadt nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt.

Zudem hat die Stadt Riedstadt keine in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne geltend gemacht. Darüber hinaus liegen die in der Anlage 1 der Stellungnahme vom 30.03.2007 dargestellten geplanten Wohnbauflächen in Bereichen, die weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die Konturen der Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt werden.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren bewirkt.

### **Rodenbach**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Rodenbach.

Die Gemeinde Rodenbach hat in der Einwendung vom 20.02.2005 auf die Betroffenheit des Neubaugebietes „Adolf-Reichwein-Straße“ mit 3.000 Wohneinheiten hingewiesen und die Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit durch Lärmbelastungen geltend gemacht. In der Einwendung vom 07.05.2007 hat sie sich nicht konkret auf ihre Bauleitplanung bezogen.

Die Gemeinde Rodenbach liegt nur mit dem Ortsteil Niederrodenbach innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag. Die ande-

ren Siedlungsflächen der Gemeinde werden von den Lärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht nicht berührt.

Zudem werden Siedlungsflächen des Gebietes der Gemeinde Rodenbach weder durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG noch durch die nach dem lärmmedizinischen Gutachten relevanten Lärmkonturen berührt.

Aufgrund der geringen Lärmauswirkungen wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren bewirkt.

### **Roßdorf**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Roßdorf.

Die Gemeinde Roßdorf hat in den Einwendungen vom 25.02.2005 (S. 2 ff.) und vom 02.05.2007 (S. 212) geltend gemacht, dass insbesondere die rechtswirksamen Bebauungspläne „Gundernhausen Nord-West I“, „Bahnhofstraße“ und „Stetteritz“ vom Lärm betroffen seien. In Aufstellung befindliche Bebauungspläne sind nicht aufgeführt. Neue Wohnbauflächen sollen entsprechend dem Flächennutzungsplan ausgewiesen werden.

Die Gemeinde Roßdorf liegt mit den Ortsteilen Gundernhausen und Stetteritz sowie dem nordöstlichen Rand des Ortsteiles Roßdorf innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht.

Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall am nordöstlichen Rand des Ortsteiles Roßdorf, im Ortsteil Gundernhausen und im Ortsteil Stetteritz um ca. 1,1 bis 1,3 dB(A) am Tag und von 0,9 dB(A) in der Nacht zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an dem Nachweispunkt für das Altenpflegeheim, Holzgasse 9, und den zusätzlich von der Planfeststellungsbehörde ermittelten Nachweispunkten in den Ortsteilen Gundernhausen und Stetteritz in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 49,1 \text{ bis } 52,7 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 45,0 \text{ bis } 48,8 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkt Roß\_01 und Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Messpunkte 15 und 16). Diese Lärmauswirkungen werden von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich für die rechtswirksamen Bebauungspläne angesehen.

Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Gemeinde Roßdorf nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und Bebauungsplanverfahren bewirkt.

### **Rüsselsheim**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Rüsselsheim.

Die Stadt hat in ihren Einwendungen folgende rechtswirksame Bebauungspläne, die noch Wohnbaupotential haben und sich innerhalb des vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsgebietes befinden, aufgelistet und deren Verortung in der Anlage 4 der Einwendung vom 01.03.2005 dargestellt:

- Nr. 120 „In der Nachtweide“ mit 6 Wohneinheiten,
- Nr. 124 „Am Waldschwimmbad“ mit 8 Wohneinheiten,
- Nr. 74 „Im Klauer“ mit 8 Wohneinheiten,
- Nr. 48/4 „Dicker Busch I“, 4. Änderung mit 4 Wohneinheiten,
- Nr. 76/3 E „Blauer See I“, 3. Änderung/Erweiterung und 5. Änderung mit 150 Wohneinheiten,
- Nr. 119/O „Das Reis Ost“ mit 20 Wohneinheiten,
- Nr. 73 „Am Friedhof“ mit 6 Wohneinheiten, und
- Nr. 126 „Am Windberg/Borngraben“ mit 4 Wohneinheiten.

Zudem sind die folgenden Bebauungspläne, die sich zum Zeitpunkt der ersten Auslegung noch in Aufstellung befunden haben, rechtswirksam geworden:

- Nr. 114/1 „Innenstadt Ost 2“, 1. Änderung, Aufstellungsbeschluss am 01.07.2004, rechtswirksam seit 04.04.2005, Neubau eines Alten- und Pflegeheimes mit ca. 85 Plätzen und separates Gebäude für betreutes Wohnen, im vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsbereich,
- Nr. 130 „Azibill-Gelände“, Aufstellungsbeschluss am 29.06.1995, rechtswirksam seit 20.02.2006, Umnutzung eines Kasernengeländes, im vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsbereich, und



- Nr. 135 „Wohngebiet Blauer See II“, Aufstellungsbeschluss vom 26.10.2000, rechts-  
wirksam seit 03.04.2007, Wohnbebauung im Umfang von ca. 23,7 ha, 1- bis 2-  
Familienhäuser, im Siedlungsbeschränkungsbereich.

In Aufstellung befinden sich folgende Bebauungspläne, deren Verortung sich der Anlage 4  
der Einwendung vom 01.03.2005 entnehmen lässt:

- Nr. 68/2 „Böllensee Nord, Alzeyer Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 26.09.1996,  
Verknüpfung von B-Siedlung und Innenstadt,
- Nr. 078 „Innenstadt Nord 2, Faulbruchstraße“, Aufstellungsbeschluss vom  
25.06.1981, Rathuserweiterung,
- Nr. 119/1 „Nahversorgung Königstädten, Im Reis“, Satzungsbeschluss vom  
26.04.2007, Lebensmittelmarkt,
- Nr. 122 „Max-Beckmann-Weg Teil 2“, Aufstellungsbeschluss am 20.10.1994, Wohn-  
bebauung, 54 Wohneinheiten, zur Zeit zurückgestellt, Verfahren wird wegen Flug-  
lärmbelastung nicht weiterverfolgt,
- Nr. 128 „Innenstadt Ost 3“, Aufstellungsbeschluss vom 29.06.1995, Wohnbebauung,
- Nr. 129 A+B „Innenstadt West Teilbereich A+B“, Aufstellungsbeschluss vom  
29.06.1995, Opelgelände MK, MI und WA,
- Nr. 129 C „Innenstadt West Teilbereich C“, Aufstellungsbeschluss vom 29.06.1995,  
Opelgelände, MI und WA,
- Nr. 131 „Innenstadt Nord 3“ Ludwigstraße, Aufstellungsbeschluss vom 26.09.1996,  
Wohnbebauung,
- Nr. 132 „Eselswiese/Grasweg“, Aufstellungsbeschluss vom 22.10.1998, Wohn- und  
Gewerbeflächen, zur Zeit keine Weiterbearbeitung, da nicht alle Eigentümer interes-  
siert sind,
- Nr. 133 „Fischersee“, 2. Verfahren, Auslegung vom 25.02.2002 – 27.03.2002, Klein-  
gartenanlage,
- Nr. V+E 2 „Bauwagensiedlung“, Aufstellungsbeschluss vom 16.07.1998, Alternative  
Wohnbebauung,
- Nr. 136 „Brunnenstraße/Backesgasse“, Aufstellungsbeschluss vom 22.11.2001,  
Wohnbebauung bei Denkmalschutz,
- Nr. 137 „Albrecht-Dürer-Schule“, Wohnbebauung, mit Beschluss vom 23.11.2006 auf-  
gehoben,
- Nr. 138 (alt) „Borngrabenschule“, Aufstellungsbeschluss vom 09.02.2006, Wohnbe-  
bauung, 40 Wohneinheiten, wegen der im Ausbaufall zu erwartenden Fluglärmbelas-  
tung nicht mehr weiterverfolgt,

- Nr. 138 „Gewerbegebiet Alzeyer Straße“, Aufstellungsbeschluss vom 22.09.2005, Gewerbeflächen, Wohnungen für Betriebsinhaber,
- Nr. 106/O/1 „Eulhecke Ost-Gewerbegebiet“, Aufstellungsbeschluss vom 09.02.2006, Änderung des Bebauungsplanes Nr. 106/O „Eulhecke Ost“,
- Nr. 143 „Wohnbebauung Eichengrund“, Aufstellungsbeschluss vom 01.06.2006, und
- Nr. V+E 5 „Nahversorgung Rugbyring“, Aufstellungsbeschluss vom 26.04.2007

Ferner hat die Stadt noch den Rahmenplan „Schäfergasse“ aufgeführt, der am 10.03.2005 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Seither seien Verkäufe und Sanierungsmaßnahmen erfolgt. Die weitere Entwicklung im „Schäfergassenviertel“ sei aber stark von der künftigen Lärmbelastung abhängig.

Die Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde haben ergeben, dass es im Stadtteil Hassloch zu einer Lärmzunahme von ca. 5,4 bis 11,3 dB(A) am Tag und von 0,7 bis 1,1 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall kommen kann. Die Lärmwerte werden in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 50,4$  und  $57,2$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 40,9$  und  $47,0$  dB(A) liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Rüs\_01 und Rüs\_07). Die Bebauungspläne befinden sich außerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG. Trotz der erheblichen Lärmzunahme am Tag wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Bebauungsplanung durch die prognostizierten Lärmauswirkungen nicht beeinträchtigt, da die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben.

Im nördlichen Stadtteil von Rüsselsheim wird die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Lärmzunahme zwischen 0,7 dB(A) und 0,9 dB(A) am Tag und zwischen 0,1 dB(A) und 0,2 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall liegen. Die Lärmwerte werden in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 52,9$  und  $59,8$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46,2$  und  $53,2$  dB(A) liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Rüs\_02, Rüs\_08, Rüs\_19 und Rüs\_12 bis Rüs\_15 und zu den Lärmwerten in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B2.3.4, Messpunkte Rüs\_02, Rüs\_08, Rüs\_19 und Rüs\_12 bis Rüs\_15). Die Bebauungspläne befinden sich teilweise innerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG und werden einer Detailbetrachtung unterzogen.

Im Stadtteil Königstädten wird eine Lärmzunahme von ca. 11,8 bis 13,2 dB(A) am Tag prognostiziert. In der Nacht liegen die Veränderungen der Lärmwerte bei -0,2 bis +0,3 dB(A). Die Lärmwerte werden im Planungsfall in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56,8$  bis  $61,1$  dB(A) und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 42,2$  bis  $46,7$  dB(A) liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Rüs\_03 bis Rüs\_05 und Rüs\_09 bis Rüs\_11). Die Bebauungspläne befinden sich teilweise innerhalb der

Konturen der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG und werden einer Detailbetrachtung unterzogen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Rüsselsheim ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- Nr. 44 „Alt-Königstädten I“, Königstädten,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 43 - 46 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 7 - 11 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- Nr. 119 „Das Reis Ost“, Königstädten,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 45 - 48 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 9 - 12 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- Nr. 54 „Die Strut“, Königstädten,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 58 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 44 - 49 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 8 - 12 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A),
- Nr. 75 „Falltorhaus“, Königstädten,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 59 - 62 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46 - 48 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 9 - 12 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- Nr. 67 „Innenstadt I“, Rüsselsheim,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 53 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 46 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 - 1 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- Nr. 70 „Innenstadt II“, Rüsselsheim,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 54 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47 - 50 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 - 1 dB(A) und Lärmabnahme in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- Nr. 38 Teil 1 und 2 „Flur 6“, Rüsselsheim,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 54 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 47 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 0 - 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A), und
- Nr. 63 „Östlich der Kölner Straße“, Rüsselsheim,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 49 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 dB(A).

Aufgrund der detaillierten Betrachtung ist von einer erheblichen Lärmzunahme in den aufgeführten Bebauungsplangebieten des Stadtteiles Königstädten und einer geringen Lärmzunahme in der nördlichen Kernstadt von Rüsselsheim auszugehen. Trotz der Lärmzunahme auf Lärmwerte von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 62 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 54 \text{ dB(A)}$  in der Nacht wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Zudem bleiben durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Das Baurecht bleibt bestehen.

Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion erfüllen. Das Bauverbot für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG gilt nicht für Wohnungen im Geltungsbereich rechtswirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Das Baurecht für Wohnungen im Geltungsbereich des teilweise noch unbebauten Bebauungsplanes Nr. 119/O „Das Reis Ost“ wird nicht beeinträchtigt. Allerdings dürfen neue Wohnungen nur errichtet werden, sofern sie den nach § 7 FluglärmG festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen. Dieser Anspruch des Baurechtsinhabers besteht gegenüber der Vorhabensträgerin. Der Stadt entstehen keine Kosten. Auch bedarf es keiner Anpassung der Bebauungspläne an die durch das planfestgestellte Vorhaben geänderte Situation.

Darüber hinaus ist in den Einwendungen der Stadt Rüsselsheim eine Betroffenheit der Bebauungspläne Nr. 44 „Alt-Königstädten I“, Nr. 54 „Die Strut“, Nr. 75 „Falltorhaus“, Nr. 67 „Innenstadt I“, Nr. 70 „Innenstadt II“, Nr. 38 Teil 1 und 2 „Flur 6“ und Nr. 63 „Östlich der Kölner Straße“ nicht geltend gemacht worden.

Ferner wurde noch der geltend gemachte Bebauungsplan Nr. 114/1 „Innenstadt Ost 2 1. Änderung“ gesondert betrachtet, da er eine Nutzung als Alten- und Pflegeheim vorsieht und innerhalb der Tag-Schutzzone 2 liegt. Die Lärmzunahme liegt in diesem Bereich bei ca. 0,8 dB(A) am Tag gegenüber dem Prognosenußfall. Der Lärm in der Nacht wird um ca. 0,4 dB(A) zunehmen. Es werden Lärmwerte in dem Bereich von  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55,0 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 48,6 \text{ dB(A)}$  für den Bereich des Bebauungsplanes prognostiziert (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 10.09.2007, Anlage zu 2, Messpunkt 17 und zu dem Lärmwert in der Nacht, Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.11.2007, Anlage zu B7, Messpunkt 17). Die Lärmzunahme wird als nicht erheblich angesehen. Ferner kann durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsver-

ordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 2 die Funktion der Bebauungspläne gewahrt bleiben. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanes ist nicht gegeben.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt Rüsselsheim bewirkt.

Nach Prüfung der Bebauungsplanverfahren ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zu einer Beeinträchtigung des Bebauungsplanverfahrens „Max-Beckmann-Weg Teil 2 – Teilbereich B“ führen können. Diese bewirkt aber keine nachhaltige Störung der Bauleitplanung der Stadt Rüsselsheim.

Die Stadt Rüsselsheim hat im Rahmen der Konkretisierung ihrer Einwendungen dargelegt, dass ein Teil des geltend gemachten Bebauungsplans Nr. 078 „Innenstadt Nord 2, Faulbruchstraße“ sowie der Teil 1 – Teilbereich A des Bebauungsplans Nr. 122 „Max-Beckmann-Weg“ bereits rechtswirksam sind (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Rüsselsheim vom 27.08.2007). Die Bebauungspläne sind in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden. Zudem ist mitgeteilt worden, dass der Bebauungsplan Nr. 119/1 „Nahversorgung Königstädten, Im Reis“ (Lebensmittelmarkt) noch im Jahr 2007 rechtswirksam werden soll.

Entsprechend der Einwendung vom 07.05.2007 ist das Bebauungsplanverfahren Nr. 137 „Albrecht-Dürer-Schule“ mit Beschluss vom 23.11.2006 aufgehoben worden. Ferner hat die Stadt ausgeführt, dass aufgrund von Lärmauswirkungen die Bebauungsplanverfahren Nr. 138 (alt) „Borngraben-Schule“ und Nr. 122 „Max-Beckmann-Weg Teil 2 – Teilbereich B“ derzeit nicht weiterverfolgt werden. Schließlich wird das Bebauungsplanverfahren Nr. 132 „E-selswiese/Grasweg“, zur Zeit nicht weiter verfolgt, da nicht alle Eigentümer interessiert sind.

Der Bebauungsplan „Max-Beckmann-Weg Teil 2 – Teilbereich B“ wird nach dem Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen erstmalig im zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebiet liegen. Die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens zur Ausweisung neuer Wohnbauflächen wird dann nicht mehr möglich sein. Insoweit ist eine Beeinträchtigung des Bebauungsplanverfahrens mittelbar durch das planfestgestellte Vorhaben über die Anpassung des Regionalplanes möglich. Das Gewicht der Beeinträchtigung wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dadurch verringert, dass der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan vom 20.10.1994 datiert und das Verfahren schon über 13 Jahre alt. Der parallel aufgestellte, unmittelbar angrenzende Bebauungsplan „Max-Beckmann-Weg Teil 1 – Teilbe-

reich A“ ist bereits seit 1999 rechtswirksam. Dementsprechend hätte – das Interesse an der Aufstellung des Bebauungsplanes vorausgesetzt – auch dieses Verfahren zu Ende geführt werden können. Zudem besteht für die Stadt Rüsselsheim die Möglichkeit, das Verfahren noch bis zur Aufstellung des Regionalplanes zu Ende zu führen. Ferner ist nach der Wertung des FluglärmG die Errichtung von Wohngebäuden in diesem Bereich weiterhin zulässig, da sich der Bebauungsplan außerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG befindet. Die mögliche Beeinträchtigung des Bebauungsplanverfahrens führt daher zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung der Planungshoheit der Stadt Rüsselsheim. Sie kann ihre Planungshoheit im Stadtgebiet weiterhin ausüben.

Ferner trifft die Stadt Rüsselsheim mit den geltend gemachten Bebauungsplanverfahren Nr. 138 (alt) „Borngrabenschule“ vom 09.02.2006, Nr. 138 „Gewerbegebiet Alzeyer Straße“ vom 22.09.2005, Nr. 106/O/1 „Eulhecke Ost-Gewerbegebiet“ vom 09.02.2006, Nr. 143 „Wohnbebauung Eichengrund“ vom 01.06.2006 und Nr. V+E 5 „Nahversorgung Rugbyring“ vom 26.04.2007 auf die schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Insoweit hat die Stadt Rüsselsheim in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung der oben aufgeführten Bebauungspläne beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Stadt hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Die Bebauungsplanverfahren Nr. 136 „Brunnenstraße/Backesgasse“ und Nr. 132 „Eselswiese/Grasweg“ werden durch das planfestgestellte Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die zu überplanenden Bereiche liegen außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, und außerhalb der von der Vorhabensträgerin prognostizierten Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone, § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG.

Die Flächen, für die die Bebauungsplanentwürfe Nr. 129 A+B „Innenstadt West Teilbereich A+B“ und Nr. 129 C „Innenstadt West Teilbereich C“ vorliegen, befinden sich bereits innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches des RPS 2000. Insoweit wird sich für dieses Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne liegen zudem außerhalb der prognostizierten Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone, so dass kein Bauverbot für die Errichtung von Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG droht. Zudem stellt sich für beide in den

neunziger Jahren eingeleiteten Verfahren die Frage, ob diese noch ernsthaft betrieben werden.

Auch die Bebauungspläne Nr. 128 „Innenstadt Ost 3“, Nr. 131 „Innenstadt Nord 3“ und Nr. V+E 2 „Bauwagensiedlung“ befinden sich bereits innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des RPS 2000. Insoweit wird sich für diese Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Zudem liegen diese Bebauungspläne im Prognosenullfall wie auch im Planungsfall innerhalb der jeweiligen Konturen der Nacht-Schutzzone, so dass im Prognosenullfall wie im Planungsfall die Regelungen des FluglärmG greifen.

Darüber hinaus wird die Fortführung der ohne Festsetzung von Wohnnutzungen geltend gemachten Bebauungsplanverfahren durch das diesen Bereich ggf. umfassende Siedlungsbeschränkungsgebiet und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortslagen ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Rüs\_01 bis Rüs\_19).

### **Seeheim-Jugenheim**

Die Gemeinde Seeheim-Jugenheim hat keine Einwendungen erhoben.

### **Trebur**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Trebur.

In der Einwendung vom 28.02.2005 (Anlage E 6) hat die Gemeinde Trebur folgende Neubaugebiete aufgelistet:

- „Kantstraße“ („Die Kenneläcker“), zum Stand der Planung keine Angabe, 2 ha Wohnbaufläche nordwestlich an der Rüsselsheimer Straße,
- „Oderstraße“, rechtswirksam, 7 ha Wohnbaufläche, 2003 in Realisierung,
- „Gewerbegebiet Trebur“, Planung 2005, 7,5 ha Gewerbefläche,
- „Gewerbegebiet Astheim“, zum Stand der Planung keine Angabe, 5 ha Gewerbefläche, und

- „Gewerbegebiet Geinsheim“, rechtswirksam, 1,5 ha Gewerbefläche.

Eine Verortung der Bebauungsplanung wurde nicht vorgenommen. In der Einwendung vom 03.05.2007 im Rahmen des Planänderungsverfahrens wurde nicht ergänzend zur Bauleitplanung vorgetragen.

Für die Siedlungsflächen der Gemeinde Trebur wird von der Vorhabensträgerin eine flugbetriebsbedingte Lärmzunahme von ca. 7,5 bis 12,3 dB(A) am Tag und eine Lärmabnahme von 0,2 bis 0,3 dB(A) in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten für besondere schutzbedürftige Bereiche und repräsentative Ortstagen der Ortsteile Astheim und Trebur in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 55,6 \text{ bis } 57,3 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 36,2 \text{ bis } 46,2 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Tre\_01 bis Tre\_07).

Von der Gemeinde sind rechtswirksame Bebauungspläne mit Wohnbebauung im nördlichen Teil des Ortsteiles Trebur geltend gemacht worden. Die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Lärmzunahme wird in diesem Teil der Gemeinde Trebur bei ca. 11,2 dB(A) am Tag liegen. In der Nacht wird der Lärm um ca. 0,3 dB(A) abnehmen. Es werden im Planungsfall Lärmwerte in dem Bereich von  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57,3 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 44,3 \text{ dB(A)}$  angenommen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkt Tre\_02). Trotz der erheblichen Lärmzunahme werden die Lärmauswirkungen für den Erhalt der Funktion der Bebauungspläne von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), \text{Tag}} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = 60 \text{ dB(A)}$ . Zudem bleiben durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Das Baurecht bleibt bestehen.

Für die aus den Ortsteilen Astheim und Geinsheim geltend gemachten Bebauungspläne mit gewerblicher Nutzung wird aufgrund der zu geringen Lärmauswirkungen keine nachhaltige Störung angenommen.

Auch die Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Trebur werden durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nicht nachhaltig gestört.

Die Gemeinde Trebur hat nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde zur Konkretisierung ihrer Einwendungen mitgeteilt, dass es für das Wohnbaugebiet „Kantstraße“ noch keinen Aufstellungsbeschluss gibt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Gemeinde Trebur vom 27.08.2007). Die



geltend gemachte Planung wird von der Planfeststellungsbehörde als noch nicht hinreichend konkretisierte Planung angesehen, da das förmliche Planaufstellungsverfahren erst mit dem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beginnt. Insoweit trifft die Gemeinde mit ihren Bestrebungen zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Wohnbaugebiet „Kantstraße“ auf eine schon vorher durch Auslegung vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Deshalb muss die Gemeinde Trebur die angesichts der Lärmauswirkungen ggf. entstehenden planerische Erschwernisse hinnehmen.

Bei den übrigen geltend gemachten Bebauungsplanverfahren handelt es sich um in Aufstellung befindliche Bebauungspläne, die gewerbliche Nutzung festsetzen. Die Fortführung der Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieser Festsetzungen wird weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote beeinträchtigt. Das gilt auch, wenn die ermittelten Lärmauswirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben in Betracht gezogen werden (vgl. G10.1, Teil C, Messpunkte Tre\_01 bis Tre\_07).

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung und der Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Trebur bewirkt.

### **Weiterstadt**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Weiterstadt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Stadt Weiterstadt in ihrer Stellungnahme vom 24.03.2005 (S. 71 ff.) und ihrer Einwendung vom 23.04.2007 (S. 211 ff.) geltend gemachten Bebauungspläne zur „Erweiterung Wohnbebauung im Bestand“ geprüft.

Die Stadt Weiterstadt liegt mit den Stadtteilen Braunshardt, Schneppenhausen und Gräfenhausen innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkonturen  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = 45 \text{ dB(A)}$  in der Nacht.

Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall in den Stadtteilen Braunshardt, Schneppenhausen und Gräfenhausen um ca. 0,9 bis 1,1 dB(A) am Tag und um ca. 0,5 bis 0,9 dB(A) in der Nacht zunehmen. Der aus dem Flugbetrieb resultierende prognostizierte Lärm wird im Planungsfall an den Nachweispunkten im Stadtteil Braunshardt in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 50,1 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 46,2 \text{ dB(A)}$  in

der Nacht, im Stadtteil Schneppenhausen in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 56,2 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,9 \text{ dB(A)}$  in der Nacht und im Stadtteil Gräfenhausen in dem Bereich von  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 55,6 \text{ bis } 60,7 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $L_{eq(3)} = \text{ca. } 51,3 \text{ bis } 56,5 \text{ dB(A)}$  in der Nacht liegen (vgl. G 10.1, Teil C, Messpunkte Wei\_01 bis Wei\_09). Diese Lärmzunahme wird von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in einer Detailbetrachtung die in der zukünftigen Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung der Stadt Weiterstadt ermittelt und sich den prognostizierten äquivalenten Dauerschallpegel der flugbetriebsbedingten Geräusche am Tag und in der Nacht berechnen lassen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 07.08.2007).

Es handelt sich um folgende Bebauungspläne:

- „Am Beuneweg“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 54 - 56 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Am Mühlbach“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 60 - 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 55 - 57 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 - 2 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 - 1 dB(A),
- „Arheilger Weg II“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Darmstädter Landstraße / Arheilger Weg“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Längs der Bundesautobahn“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 53 - 56 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Niedergartenweg“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 56 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 52 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Oberdörfer Stadtweg“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 59 - 60 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 54 - 56 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von 0 - 1 dB(A),
- „Ostendstraße 29-41“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), \text{Tag}} = \text{ca. } 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), \text{Nacht}} = \text{ca. } 53 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),

- „Östlich der Straße am Sportplatz“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 52 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Östlich und westlich des Falltorweges“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 56 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 0 – 1 dB(A),
- „Sportplatz Gräfenhausen“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Süd I“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 51 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Süd II“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 55 - 57 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 50 - 53 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A),
- „Westlich der Frankfurter Straße“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 59 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 55 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A), und
- „Wingerstraße 25 – 35“, Gräfenhausen,  $L_{eq(3), Tag} = ca. 57 - 58 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 53 - 54 \text{ dB(A)}$ , Lärmzunahme am Tag von ca. 1 dB(A) und in der Nacht von ca. 1 dB(A).

Die konkrete Untersuchung hat das aus der Betrachtung der Nachweispunkte gewonnene Ergebnis bestätigt. Die Lärmzunahme für die innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone befindlichen Bebauungspläne mit Wohnbebauung liegt am Tag bei bis zu ca. 2 dB(A) und in der Nacht bei bis zu ca. 1 dB(A). Die Funktion der aufgeführten Bebauungspläne wird trotz der teilweise erheblichen Lärmzunahme am Tag auch bei Lärmwerten von bis zu  $L_{eq(3), Tag} = ca. 61 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = ca. 57 \text{ dB(A)}$  nicht beeinträchtigt. Die Lärmwerte liegen noch weit unter einem Dauerschallpegel vom  $L_{eq(3), Tag} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{eq(3), Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ . Durch die Gewährung von passivem Schallschutz auf Basis der Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung des Landes im Bereich der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone bleiben die gesunden Wohnverhältnisse in den Wohngebieten gewahrt. Zudem gilt das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht für Wohnungen im Geltungsbereich rechtswirksamer Bebauungspläne, § 5 Abs. 3 Nr. 4 FluglärmG. Die rechtswirksamen Bebauungspläne können weiterhin ihre Funktion ausüben. Das Baurecht bleibt bestehen.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungsplanung der Stadt Weiterstadt bewirkt.

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen auch zu keiner nachhaltigen Störung der Bebauungsplanverfahren der Stadt Weiterstadt.

Die Stadt hat folgende in Aufstellung befindliche Bebauungspläne zur Verdichtung und Abrundung der Bebauung in den bestehenden Ortslagen in ihrer Einwendung geltend gemacht:

- „Im Laukesgarten“, 25. Änderung, Aufstellungsbeschluss vom 13.06.2001 und 16.08.2001, Weiterstadt, ca. 20 Wohneinheiten,
- „Geißler II“, 2. Änderung, Aufstellungsbeschluss vom 14.11.2003, Weiterstadt, ca. 10 Wohneinheiten,
- „Wohngebietserweiterung südlich des Beuneweges“, Aufstellungsbeschluss vom 15.02.2001, Gräfenhausen, ca. 37 Wohneinheiten,
- „Östlich der Kreisstraße“, Aufstellungsbeschluss vom 12.06.2003, Braunshardt, ca. 200 Wohneinheiten, und
- „Östlich der Kreisstraße“, Erweiterung des Geltungsbereiches, Aufstellungsbeschluss vom 18.11.2004, zwischen 300 und 350 Wohneinheiten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Weiterstadt zur Konkretisierung ihrer Einwendungen mit Schreiben vom 07.08.2007 aufgefordert. In dem Antwortschreiben vom 24.08.2007 hat die Stadt mitgeteilt, dass der in der Einwendung geltend gemachte Bebauungsplan „Geißler II, 2. Änderung“ seit 24.03.2005 rechtswirksam ist (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 07.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Stadt Weiterstadt vom 24.08.2007). Der Bebauungsplan ist bereits in die vorhergehende Betrachtung der rechtswirksamen Bebauungspläne einbezogen worden.

Ferner ist mitgeteilt worden, dass der Bebauungsplan „25. Änderung Im Laukesgarten“ nicht weiterverfolgt wird und das Bebauungsplanverfahren „Wohngebietserweiterung südlich des Beuneweges“ (Gräfenhausen) bis zur Klärung der Entwässerungsmöglichkeiten ruht (voraussichtlich bis 2008/2009).

Darüber hinaus sind im Rahmen der Konkretisierung der Einwendungen der Stadt Weiterstadt folgende Bebauungsplanverfahren mitgeteilt worden:

- „18. Änderung Darmstädter Straße“, Weiterstadt, Aufstellungsbeschluss vom 01.03.2007, MI, ca. 20 Wohneinheiten,
- „Hahlgartenstraße 2-12“, Weiterstadt, Aufstellungsbeschluss vom 13.10.2005, Satzungsbeschluss vom 28.06.2007, WA, ca. 20 Wohneinheiten,
- „Schlossgasse/ Ostendstraße/ Ohlenbach/ Wingertstraße“, Gräfenhausen, Aufstellungsbeschluss vom 07.09.2006, WA, ca. 6 Wohneinheiten,

- „Frankfurter Straße“, Gräfenhausen, Aufstellungsbeschluss vom 02.02.2006, ca. 14 Wohneinheiten,
- „1. Änderung Westlich der Frankfurter Straße“, Gräfenhausen, Aufstellungsbeschluss vom 15.09.2005, WA, ca. 4 Wohneinheiten, und
- „Östlich der Kreisstraße – Teil I“, Braunshardt, Beschluss zum Städtebaulichen Vertrag vom 28.06.2007, vorgelegter Entwurf datiert vom 16.08.2007, WA und MI, ca. 250 Wohneinheiten.

Die mitgeteilten Bauleitplanverfahren sind mit Ausnahme des Bebauungsplanverfahrens „Östlich der Kreisstraße“ nicht in den Einwendungen der Stadt Weiterstadt geltend gemacht worden. Zudem handelt es sich um Bebauungsplanverfahren, deren Aufstellung nach Auslegung des planfestgestellten Vorhabens vom 17.01.2005 bis 16.02.2005 erfolgte. Die Stadt trifft daher mit ihrer Bebauungsplanung auf eine schon vorher durch Auslegung konkretisierte und hinreichend verfestigte Fachplanung der Vorhabensträgerin. Insoweit hat die Stadt in Kenntnis der Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Aufstellung der Bebauungspläne beschlossen. Die angesichts der Lärmauswirkungen entstehenden planerischen Erschwernisse für die Bebauungspläne muss die Stadt hinnehmen, da die Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen hat.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde wird der Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes „Östlich der Kreisstraße“ weder durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet, wie im Entwurf 2007 der Regionalplanes Südhessen festgelegt, noch durch die Tag-Schutzzonen oder Nacht-Schutzzone nach dem FluglärmG berührt. Der geltend gemachte, in Aufstellung befindliche Bebauungsplan befindet sich zudem außerhalb der abwägungserheblichen Lärmkonturen von  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A) am Tag und  $L_{eq(3)} = 45$  dB(A) in der Nacht, so dass die prognostizierten Lärmauswirkungen nicht der vorgesehenen Wohnnutzung entgegenstehen.

Das derzeit ruhende Bebauungsplanverfahren „Wohngebietserweiterung südlich des Beuneweges“ (Gräfenhausen) betrifft einen Bereich, der bereits innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des RPS 2000 liegt. Insoweit wird sich für dieses Bebauungsplanverfahren durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes, wie im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen festgelegt, nichts ändern. Darüber hinaus liegt dieser Bebauungsplan im Prognosenußfall wie auch im Planungsfall innerhalb der jeweiligen Konturen der Nacht-Schutzzone, so dass im Prognosenußfall wie im Planungsfall die Regelungen des FluglärmG greifen.

## **Wiesbaden**

Die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens führen zu keiner nachhaltigen Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren der Stadt Wiesbaden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Einwendungen der Stadt Wiesbaden vom 01.03.2005 und 04.05.2007 geltend gemachten Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren geprüft.

Die Stadt Wiesbaden liegt nur mit dem südlichen Rand des Stadtteiles Mainz-Kostheim innerhalb der für die Auslegung als relevant angesehenen Fluglärmkontur  $L_{eq(3)} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag. Zudem werden die Siedlungsflächen des Gebietes der Stadt Wiesbaden nicht durch Konturen der Tag-Schutzzonen und Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) FluglärmG berührt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt aufgrund der geringen Lärmauswirkungen zu dem Ergebnis, dass im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens die in der Bauleitplanung der Stadt Wiesbaden zum Ausdruck gekommene städtebauliche Ordnung nachhaltig gestört wird.

Auch die Fortführung der von der Stadt Wiesbaden geltend gemachten Bebauungsplanverfahren wird durch die Festlegungen des Siedlungsbeschränkungsgebietes im Entwurf 2007 des Regionalplanes Südhessen und die sich aus dem FluglärmG ergebenden Bauverbote nicht beeinträchtigt. Die geltend gemachten in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne befinden sich zudem außerhalb der aus lärmmedizinischer Sicht als relevant angesehenen Konturen, so dass keine nachhaltige Störung der Bebauungsplanverfahren der Stadt Wiesbaden anzunehmen ist.

### **16.1.4 Nachhaltige Störungen durch Luftschadstoffbelastungen**

Die durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Luftschadstoffbelastungen führen zu keiner nachhaltigen Störung der kommunalen Planung.

Entgegen den Einwendungen der Städte und Gemeinden ist die Auswahl des betrachteten Schadstoffspektrums sowie die zugrunde gelegte Methodik der Luftschadstoffgutachten nicht zu beanstanden (C III 9.1).

Die Grenzwerte der betrachteten Schadstoffe werden in Siedlungsgebieten mit Wohnbebauung weitgehend eingehalten. Eine Ausnahme bildet nur der Grenzwert für Stickstoffdioxid

(NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel. Betroffen können die Wohnbauflächen der Stadt Kelsterbach (nördlich der „Südlichen Ringstraße“) und der Stadt Frankfurt am Main (im Nahbereich der Bundesautobahn A 5 im Stadtteil Schwanheim) sein.

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen der Stadt Kelsterbach hinsichtlich der Verletzung der kommunalen Planungshoheit werden zurückgewiesen. Eine Betroffenheit der Bauleitplanung der Stadt Kelsterbach wird durch die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel nicht begründet. Die von der Planfeststellungsbehörde festgestellten geringfügigen Grenzwertüberschreitungen betreffen nur einen kleinen Bereich nördlich der „Südlichen Ringstraße“ um 1 µg/m<sup>3</sup> (bei 250 m x 250 m Rasterung) bzw. 2 µg/m<sup>3</sup> (bei 1 km x 1 km Rasterung). Die vorhabensbedingte Zunahme der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Bereich der Stadt Kelsterbach beträgt maximal 4 µg/m<sup>3</sup> (Gutachten G 13.4, Luftschadstoffe – Gesamtmissionen, in der Fassung vom 29.12.2006, S. 140 f., Abbildungen 5-92 und 5-93). Hinzu tritt, dass die in einer Modellrechnung ermittelte Schadstoffbelastung in der Regel zu höheren Ergebnissen als die zu messende Realität kommt. Dies erweist der Vergleich des für die Ist-Situation 2005 berechneten NO<sub>2</sub>-Werts von 39 µg/m<sup>3</sup> (bei 250 m x 250 m Rasterung) bzw. 41 µg/m<sup>3</sup> (bei 1 km x 1 km Rasterung) mit dem von der Vorhabensträgerin im Jahr 2005 gemessenen Wert für NO<sub>2</sub> von 32 µg/m<sup>3</sup> (vgl. Lufthygienischer Jahresbericht 2005 der Fraport AG sowie C III 9.3.1).

Die vorangestellten Ermittlungen rechtfertigen die Erwartung, dass das planfestgestellte Vorhaben für sich genommen nicht zu derartigen Grenzwertüberschreitungen führen wird, die es ausschließen, die im Hinblick auf die der 22. BImSchV zugrunde liegende gebietsbezogene Betrachtung die zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigung gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen in einem Luftreinehalteplan zu treffen.

Schließlich sind die Einwendungen zurückzuweisen, die Gesundheitsgefahren für die Bediensteten und Mitglieder der kommunalen Vertretungsorgane geltend machen. Die Einwender verkennen insoweit, dass die Luftqualität an Arbeitsplätzen von vornherein nicht vom Schutzzweck der Vorschriften des Luftreinhaltrechts erfasst wird. Zudem zeigen die Luftschadstoffgutachten, dass keine Grenzwertüberschreitungen an den Standorten der kommunalen Einrichtungen zu erwarten sind.

Im übrigen wird auf die Ausführungen unter C III 9 verwiesen.

## **16.2 Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Prüfung festgestellt, dass trotz der großräumigen Auswirkungen des Vorhabens die Möglichkeit einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung bestehen bleibt. Keiner Kommune werden wesentliche Teile des Gemeindegebietes wegen der großräumigen Auswirkungen des Vorhabens einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung entzogen.

### **16.2.1 Inanspruchnahme von Gemeindegebietsflächen**

Für das planfestgestellte Vorhaben einschließlich naturschutzrechtlicher und forstrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Flächen innerhalb des Gemeindegebietes der Kommunen Bischofsheim (Maßnahmen Bischofsheim GG 313-314), Büttelborn (Maßnahmen Wald südwestlich Walldorf), Egelsbach (Maßnahmen Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf und Egelsbach OF 59), Flörsheim am Main (Voreinflugzeichen Flörsheim VEZ 07), Frankfurt am Main (Flughafenerweiterung, Voreinflugzeichen Sportfeld VEZ 25, Maßnahmen Nieder-Erlenbach Nord F 15, Praunheim F 30 und im Wald bei Walldorf), Ginsheim-Gustavsburg (Maßnahmen Langenau/Nonnenau GG 7), Groß-Gerau (Maßnahmen Wald südwestlich Walldorf), Gründau (Maßnahmen Gründau HU 41), Kelsterbach (Flughafenerweiterung im Nordwesten, Maßnahmen im Kelsterbacher Wald), Mörfelden-Walldorf (Flughafenerweiterung im Südwesten, Maßnahmen Wald südwestlich von Walldorf, Wiesental und Ehemaliges Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf), Nauheim (Maßnahmen im Rüsselheimer Staatswald West und Wald südwestlich Walldorf), Neu-Isenburg (Erweiterung der Anschlussstelle Zeppelinheim), Raunheim (Maßnahmen im Bereich der Heidelandschaft), Riedstadt (Maßnahmen Wasserbiblos GG 100), Rodgau (Maßnahmen Dudenhofen OF 42), Ronneburg (Maßnahmen Ronneburg HU 38), Rüsselsheim (Flughafenerweiterung im Südwesten, Maßnahmen Rüsselsheimer Staatswald Nord, Maßnahmen Rüsselsheimer Staatswald West), Steinau an der Straße (Maßnahmen Domäne Hundsrück HU 40) und Trebur (Maßnahmen Kornsand-Nord GG 15 und Rockenwörth/Rauchenau GG 322) überplant.

Die durch das planfestgestellte Vorhaben überplanten Flächen einschließlich naturschutzrechtlicher und forstrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den einzelnen Kommunen – mit Ausnahme der Stadt Kelsterbach durch die Nordwestlandebahn – nicht so groß, dass flächenmäßig von wesentlichen Teilen des Stadt- bzw. Gemeindegebietes gesprochen werden kann.

Vom Gebiet der Stadt Kelsterbach wird ein Großteil der Waldflächen für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme der Waldflächen führt aber nicht zu einem Entzug der eigenen Planungsmöglichkeiten, da diese aufgrund ihres nationalen



und europäischen Schutzstatus als Bannwald und gemeldete Natura 2000-Gebiete nur begrenzt einer kommunalen Planung zugänglich sind. Zudem ergibt sich aus dem Entwurf des Regionalen Flächennutzungsplanes von 2007, dass der Stadt Kelsterbach noch ausreichende Planungsmöglichkeiten verbleiben. Die Stadt Kelsterbach verfügt über eine Wohnbaufläche von 149 ha, geplant sind weitere 31 ha, des weiteren verfügt sie über eine gemischte Baufläche von 57 ha, geplant ist ein weiterer Hektar, und eine bestehende gewerbliche Baufläche von 200 ha, geplant sind weitere 74 ha (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 96).

### **16.2.2 Einschränkungen durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet**

Im Hinblick auf die kommunale Planungshoheit hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis festgestellt, dass den betroffenen Kommunen keine unzumutbaren Einschränkungen ihrer kommunalen Planungshoheit auferlegt werden. Eine unzumutbare Einschränkung ist auch dann nicht gegeben, wenn in Kommunen, die aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Flughafen Frankfurt Main vollständig oder zu großen Teilen innerhalb des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen, die Eigenentwicklung nicht in vollem Umfang gewährleistet werden kann. Soweit dem örtlichen Bedarf nicht durch Maßnahmen im Bestand entsprochen werden kann, können nach Aussage der oberen Landesplanungsbehörde (vgl. Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen Nr.:VI/57.12.1., Ergänzung, S. 3, aktualisiert 20.09.2007) Wohnbauflächen innerhalb des bestehenden regionalplanerischen Rahmens an anderen, besser geeigneten Stellen in der Region Südhessen vorgehalten werden.

Der Landesentwicklungsplan Hessen (LEP) 2000 legt in Planziffer 4.1.2 als Ziel der Raumordnung fest, dass aus Vorsorge zum Schutz vor Fluglärm im Regionalplan Südhessen in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main ein Siedlungsbeschränkungsgebiet auszuweisen ist, in dem eine Bebauung im Sinne einer Besiedlung zu Wohnzwecken nicht stattfinden soll. Lediglich Bauflächen in geltenden Bebauungsplänen und innerhalb des Siedlungsbestandes sollen von dieser Regelung unberührt bleiben (Landesentwicklungsplan Hessen 2000, Ziff. 4.1.2, S. 15; Regionalplan Südhessen 2000, Ziff. 5.2-2, S. 38). Die äußere Begrenzung dieses Siedlungsbeschränkungsgebietes bildet die Isophone des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A), die im Regionalplan Südhessen 2000 sowie im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans entsprechend der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI-Leitlinie) für Verkehrsflughäfen, unter Zugrundelegung der entsprechenden Flugbewegungszahlen und des Bahnsystems, zugrunde gelegt worden ist (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flä-

chennutzungsplan, Regionalplan Südhessen - Entwurf 2007, Text I, Ziff. 3.4.4-1 auf S. 44 f.; sowie noch geltender Regionalplan Südhessen 2000, Ziff. 5.2-2, S. 38).

Inwieweit die Kommunen bei der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens mit Einschränkungen ihrer kommunalen Planungshoheit rechnen müssen, wird im Folgenden sowohl auf Grundlage des noch geltenden Regionalplans Südhessen 2000 sowie des Entwurfs des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans dargestellt.

#### **16.2.2.1 Prüfung auf Grundlage des Regionalplans Südhessen 2000**

Die Betroffenheit von kommunalen Flächen durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main sowie die angenommenen Auswirkungen des Luftverkehrsbetriebs sind bereits in der Begründung der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 für das planfestgestellte Vorhaben eingestellt worden. Auf der Grundlage des geltenden RPS 2000 sind in der Begründung der Änderung des LEP u. a. die fluglärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungsflächenpotentiale (Siedlungsbereich, Zuwachs) der betroffenen Städte und Gemeinden dokumentiert worden. Der Untersuchung lag die Annahme zugrunde, dass ein neu festzulegendes Siedlungsbeschränkungsgebiet in methodisch gleicher Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A)-Isophone, Halbierungsparameter  $q = 3$ , 100%-Regelung, AzB 1984 nach der LAI-Leitlinie für Verkehrsflughäfen) auf Basis des entsprechenden Datenerfassungssystems für die im Planungsfall angenommenen 701.000 Flugbewegungen pro Jahr (im Jahr 2020) festgelegt wird (vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, Erweiterung Flughafen Frankfurt Main, S. 39 f.).

Bei Festlegung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes für das Jahr 2020 wären, auf Basis der Siedlungszuwachsflächen des RPS 2000, insgesamt ca. 340 ha des in der Plankarte dargestellten Siedlungszuwachsbereichs in 16 Städten und Gemeinden betroffen. Betroffene Städte und Gemeinden sind Bischofsheim, Büttelborn, Darmstadt, Erzhausen, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Griesheim, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach am Main, Riedstadt, Roßdorf, Rüsselsheim, Trebur und Weiterstadt. Gegenüber dem Siedlungsbeschränkungsgebiet des Regionalplans Südhessen 2000 wären zusätzlich 223 ha Siedlungsbereiche, Zuwachs betroffen. Werden die in der Zwischenzeit mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegten Siedlungszuwachsflächen als Bestand (Siedlungsbereich, Bestand) berücksichtigt, reduziert sich die faktisch von einem neuen Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffene Siedlungszuwachsfläche von insgesamt 340 ha auf 208 ha in 12 Städten und Gemeinden. Die Kommunen Bischofsheim, Büttelborn, Trebur und Rüsselsheim wären, mit Blick auf die im RPS 2000 ausgewiesenen Siedlungszuwachsflächen, durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet in ihrer Planungshoheit nicht

mehr betroffen, da für die entsprechenden Flächen inzwischen rechtswirksame Bebauungspläne vorliegen. Zudem würde die im Siedlungsbeschränkungsgebiet des noch geltenden RPS 2000 liegende Siedlungszuwachsfläche (von 2 ha) der Stadt Wiesbaden aufgrund der für den Prognosehorizont 2020 geänderten Isophonen nicht mehr innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen.

Für die einzelnen Städte und Gemeinden würde sich durch das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet folgende in der Tabelle 2 dargestellte Situation ergeben (vgl. Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen Nr.:VI/57.12.1. (Ergänzung), aktualisiert am 20.09.2007, Tabelle 1 und 2). Zu beachten ist, dass die in der Plankarte ausgewiesenen Flächen z. T. größer bzw. kleiner sind, als der für die jeweilige Kommune ermittelte Flächenwert zur Deckung des maximalen Siedlungsflächenbedarfs. Dies soll den Kommunen einen räumlichen Handlungsspielraum ermöglichen, resultiert aber auch daher, dass erkennbare bestehende Flächenpotenziale angerechnet worden sind.

**Tabelle 2 Vom zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebiet (60 dB(A) 2020) betroffene, in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesene Siedlungszuwachsflächen (gemäß digitaler Daten)**

Stadt/Gemeinde	Siedlungszuwachsflächen (Siedlungsbe- reich, Zuwachs) RPS 2000 (Plankarte)	Siedlungszuwachsflächen RPS 2000 (abzüglich rechtswirksamer B-Pläne)	Siedlungszuwachsflächen im SBG Neuberechnung 60 dB(A) 2020 (abzüglich rechtswirksamer B-Pläne)	
			ha	% bezogen auf Spalte 2
Bischofsheim	12	0	0	0
Büttelborn	18	0	0	0
Darmstadt	47	10	8	17
Erzhausen	20	13	13	65
Flörsheim am Main	23	16	16	70
Frankfurt am Main	501	345	83	17
Griesheim	44	15	15	34
Kelsterbach	23	23	1	4
Mörfelden-Walldorf	10	10	10	100
Neu-Isenburg	28	28	15	54
Offenbach am Main	125	93	27	22
Riedstadt	50	27	12	24
Roßdorf	28	26	1	4

---

Rüsselsheim	27	10	0	0
Trebur	20	0	0	0
Weiterstadt	85	41	7	8
Wiesbaden	111	75	0	0
Summe	1.172	732	208	28

Der gesamte in der Plankarte des RPS 2000 für die Gemeinde Bischofsheim ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich (ca. 12 ha) liegt bereits im noch geltenden Regionalplan vollständig innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes. Diese Zuwachsfläche ist inzwischen mit einem rechtswirksamen Bebauungsplan belegt. Mit Blick auf diese Fläche wäre die Gemeinde durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet in ihrer Planungshoheit nicht betroffen.

Der laut Plankarte des RPS 2000 ca. 18 ha umfassende Siedlungszuwachsbereich der Gemeinde Büttelborn liegt außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des noch geltenden Regionalplans. Diese Fläche ist inzwischen vollständig überplant und mit einem rechtswirksamen Bebauungsplan belegt. Sie unterliegt somit nicht mehr den Restriktionen eines auf Basis von 701.000 Flugbewegungen neu berechneten Siedlungsbeschränkungsgebietes für 2020.

In der Summe umfasst der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Darmstadt rund 47 ha, wovon 2 ha bereits im noch geltenden Regionalplan innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen. Insgesamt existieren für 37 ha der 47 ha rechtswirksame Bebauungspläne. Von den verbleibenden 10 ha wären 8 ha durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen. Das sind ca. 17 % der im RPS 2000 für die Stadt Darmstadt ausgewiesenen Siedlungszuwachsflächen.

Der außerhalb des in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesenen Siedlungsbeschränkungsgebietes liegende Siedlungszuwachsbereich der Gemeinde Erzhausen umfasst laut Karte 20 ha. Für 7 ha existiert bereits ein rechtswirksamer Bebauungsplan, die verbleibenden 13 ha wären durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen. Das sind ca. 65 % der im RPS 2000 in der Plankarte für Erzhausen ausgewiesenen Siedlungszuwachsfläche.

Vollständig innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des noch geltenden Regionalplans liegt der für die Stadt Flörsheim am Main ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich von 23 ha. 7 ha sind bereits mit einem rechtswirksamen Bebauungsplan belegt, die verbleiben-

den 16 ha wären auch durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 betroffen. Das sind ca. 70 % der im RPS 2000 für die Stadt ausgewiesenen Siedlungszuwachsfläche.

Der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Frankfurt am Main umfasst laut Plankarte des RPS 2000 insgesamt 501 ha. Hiervon liegen 44 ha innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des RPS 2000. In der Summe sind 156 ha bereits überplant und durch rechtswirksame Bebauungspläne gesichert. Von den verbleibenden 345 ha wären 83 ha und damit ca. 17 % der Siedlungszuwachsfläche des RPS 2000 durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen.

Entsprechend dem RPS 2000 umfasst der in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich der Stadt Griesheim 44 ha. Von diesen Flächen, die alle außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des noch geltenden Regionalplans liegen, sind insgesamt 29 ha bereits überplant und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt. Die verbleibenden 15 ha (entspricht ca. 34 % der im RPS 2000 für Griesheim ausgewiesenen Siedlungszuwachsfläche) wären durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen.

Entsprechend der Plankarte des RPS 2000 umfasst der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Kelsterbach 23 ha. Diese Fläche, die bislang nicht mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt ist, liegt außerhalb des im RPS 2000 festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. Von den 23 ha wäre 1 ha und damit ca. 4 % der in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesenen Siedlungszuwachsfläche durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 betroffen.

10 ha umfasst der in der Plankarte des RPS 2000 für die Stadt Mörfelden-Walldorf ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich. Hiervon liegt 1 ha innerhalb des im noch geltenden Regionalplan festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. Bislang ist die Fläche nicht mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt. Durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet wäre sie jedoch zu 100 % betroffen.

Der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Neu-Isenburg umfasst entsprechend der Plankarte des RPS 2000 insgesamt 28 ha. Diese Fläche, die bislang noch nicht mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt ist, liegt außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes des RPS 2000. Durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 wären hiervon 15 ha betroffen. Das sind ca. 54 % der im noch geltenden Regionalplan für die Stadt festgelegten Siedlungszuwachsfläche.

Für die Stadt Offenbach am Main ist in der Plankarte des RPS 2000 ein Siedlungszuwachsbereich von 125 ha ausgewiesen worden. Hiervon liegen insgesamt 33 ha innerhalb des in der Plankarte des RPS 2000 festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. Von den insgesamt 125 ha sind 32 ha bereits überplant und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt. 27 ha der verbleibenden 93 ha wären durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen. Bezogen auf die Gesamtfläche wären dies ca. 22 %.

Der Siedlungszuwachsbereich der Gemeinde Riedstadt umfasst laut Plankarte des RPS 2000 insgesamt 50 ha. Diese Flächen liegen außerhalb des in der Plankarte festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. 23 ha sind bereits durch rechtswirksame Bebauungspläne gesichert. Von den verbleibenden 27 ha wären 12 ha bzw. auf die Gesamtsiedlungszuwachsfläche bezogen ca. 24 % der Siedlungszuwachsfläche durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen.

Auch der für die Gemeinde Roßdorf in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich von 28 ha liegt außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes. 2 ha sind bereits überplant und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt. Von den verbleibenden 26 ha wäre 1 ha bzw. 4% der Siedlungszuwachsfläche durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen.

Der Siedlungszuwachsbereich für die Stadt Rüsselsheim, der außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegt, umfasst laut Plankarte des RPS 2000 insgesamt 27 ha. 17 ha der insgesamt 27 ha sind inzwischen mit einem rechtswirksamen Bebauungsplan belegt; sie wären durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 betroffen. Nicht betroffen wäre hingegen die verbleibende, bislang nicht mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegte Siedlungszuwachsfläche von 10 ha.

20 ha umfasst der in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesene Siedlungszuwachsbereich der Gemeinde Trebur. Die außerhalb des in der Plankarte festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes liegende Fläche ist bereits überplant und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt, so dass die Gemeinde, mit Blick auf diese Fläche, durch ein neu berechnetes Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 nicht in ihrer Planungshoheit eingeschränkt wäre.

Der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Weiterstadt, der nach der Plankarte des RPS 2000 insgesamt 85 ha umfasst, liegt vollständig außerhalb des in der Plankarte festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. 44 ha sind bereits überplant, von den verbleibenden 41 ha wären 7 ha durch ein neues Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 betroffen. Bezogen auf

den gesamten in der Plankarte dargestellten Siedlungszuwachsbereich der Stadt sind dies ca. 8 % der Fläche.

Der Siedlungszuwachsbereich der Stadt Wiesbaden umfasst nach der Plankarte des RPS 2000 ca. 111 ha, wovon 2 ha innerhalb des in der Plankarte festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen. Von den insgesamt 111 ha sind 36 ha bereits überplant und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt. Die verbleibenden 75 ha wären durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet für 2020 nicht betroffen.

Zusammenfassend wären unter Annahme der prognostizierten 701.000 Flugbewegen pro Jahr (Prognosehorizont 2020) und unter Berücksichtigung der bereits überplanten und mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegten Siedlungszuwachsbereiche in 4 Kommunen 50 % oder mehr der in der Plankarte des RPS 2000 für die betroffenen Städte und Gemeinden ausgewiesenen Flächen (Siedlungsbereiche, Zuwachs) durch ein zukünftiges Siedlungsbeschränkungsgebiet berührt. Es handelt sich um die Städte und Gemeinden Erzhausen (65 %), Flörsheim (70 %), Mörfelden-Walldorf (100 %) sowie Neu-Isenburg (54 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die gesamten Siedlungszuwachsflächen der Stadt Flörsheim und 10 % der Siedlungszuwachsflächen der Stadt Mörfelden-Walldorf schon in dem in der Plankarte des RPS 2000 ausgewiesenen Siedlungsbeschränkungsgebiet liegen.

Nach § 10 Abs. 7 HLPG sind die Regionalpläne in Hessen durch Neuaufstellung regelmäßig den veränderten Verhältnissen anzupassen. Dieser Vorgabe wird mit dem Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans Rechnung getragen. Auf Basis des Planentwurfs, der u. a. das Siedlungsstrukturkonzept (einschließlich der Ermittlung des Siedlungsflächenneubedarfs, der Berücksichtigung bestehender Flächenpotenziale und sonstiger Rahmenbedingungen bzw. Restriktionen) zum Gegenstand hat, hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, über welche Siedlungsflächenpotenziale zur gemeindeeigenen Planung die den Flughafen umgebenden Städte und Gemeinden zukünftig verfügen. Das Ergebnis fasst das nachfolgende Kapitel zusammen.

#### **16.2.2.2 Prüfung auf Grundlage des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans Entwurf 2007**

Zukünftig werden der von der oberen Landesplanungsbehörde erarbeitete Regionalplan Südhessen und der vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main für den Ballungsraum aufzustellende Flächennutzungsplan zu einem gemeinsamen Planwerk zusammengefasst (§ 2 des Gesetzes über den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main in der Fassung vom 19. Dezember 2000 (GVBl. I, S. 544), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2006 (GVBl. I, S. 646)). Für den Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main

wird der Regionalplan Südhessen zukünftig zugleich die Funktion eines gemeinsamen Flächennutzungsplans nach § 204 BauGB übernehmen (Regionaler Flächennutzungsplan). Er enthält neben den regionalplanerischen Festlegungen nach § 9 Abs. 4 HLPG (in der Plankarte auf der Grundlage der Verordnung zur Änderung der Planzeichenverordnung Regionalpläne vom 18. September 2005 (GVBl. I S. 648 f.)) auch die flächennutzungsplanbezogenen Darstellungen nach § 5 BauGB (siehe § 13 Abs. 1 HLPG).

In dem nunmehr vorliegenden Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans sind die Konturen für das festgelegte Siedlungsbeschränkungsgebiet in der Plankarte auf Basis des aktualisierten Datenerfassungssystems für angenommene 701.000 Flugbewegungen pro Jahr in methodisch gleicher Weise wie für den RPS 2000 ermittelt worden (60 dB(A)-Isophone,  $q = 3$ , 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz). In dem danach abgegrenzten Siedlungsbeschränkungsgebiet liegen die Gebiete von 30 Städten und Gemeinden. Es handelt sich um Bad Vilbel, Bischofsheim, Büttelborn, Darmstadt, Erzhausen, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Ginsheim-Gustavsburg, Griesheim, Groß-Gerau, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Kelsterbach, Langen, Mörfelden-Walldorf, Mühlheim am Main, Nauheim, Neu-Isenburg, Niederdorfelden, Offenbach am Main, Raunheim, Riedstadt, Roßdorf, Rüsselsheim, Trebur, Weiterstadt und Wiesbaden; berührt sind auch die Gemarkungsgrenzen der Gemeinden Messel, Pfungstadt und Groß-Zimmern.

Die Festlegung der „Vorranggebiete Siedlung, Planung“ (im RPS 2000 Siedlungsbereiche, Zuwachs) und die Darstellung der geplanten Wohnbauflächen sowie der gemischten Bauflächen im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans erfolgte auf der Grundlage eines modifizierten Siedlungsstrukturkonzeptes, das die Grundzüge des Konzeptes des noch geltenden RPS 2000 aufgreift und an die sich aus der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main ändernden Rahmenbedingungen anpasst. Berücksichtigt wurden auch die sich aus der geographischen Lage sowie die sich aufgrund der sonstigen Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kommune abzeichnende Situationsgebundenheit. Grundsätzlich gilt: Je stärker eine Stadt oder Gemeinde dieser Situationsgebundenheit oder den Ausstattungsmerkmalen unterliegt, desto eher sind Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, zumutbar (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 15.5.2003 – 4 CN 9.01). Die sich infolge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens für die betroffenen Städte und Gemeinden voraussichtlich abzeichnende Situation bzw. mögliche Einschränkung der gemeindeeigenen Planung hat die Planfeststellungsbehörde auch anhand des im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans (für den Zeitraum 2002 bis 2020) zugrunde gelegten maximalen Bedarfs an Wohnsiedlungsfläche geprüft.



**Tabelle 3 Bestehende und geplante Wohnbauflächen / gemischte Bauflächen – gemäß Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007 (Plantext)**

Stadt/Gemeinde	Wohnbaufläche in ha		Gemischte Baufläche in ha	
	Bestand	geplant	Bestand	geplant*
Bad Vilbel	401	55	94	8
Bischofsheim	139	0	43	0
Flörsheim	236	16	88	0
Frankfurt am Main	4.942	495	1.473	231
Ginsheim-Gustavsburg	167	13	54	0
Groß-Gerau	308	20	160	3
Hattersheim	306	63	94	22
Hochheim am Main	187	16	75	7
Kelsterbach	149	31	57	1
Langen	376	30	98	8
Mörfelden-Walldorf	424	5	50	1
Mühlheim am Main	364	52	90	25
Nauheim	159	1	23	0
Neu-Isenburg	374	5	34	6
Niederdorfelden	50	20	20	1
Offenbach am Main	933	108	215	27
Raunheim	140	0	45	3
Rüsselsheim	767	31	137	3

\* Die im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans, Entwurf des Regionalplans 2007, Tabelle 1, S. 28 f. angegebenen Werte (Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche) im Bereich des RegFNP beinhalten die kartenmäßig dargestellten Wohnbauflächen zu 100% und die gemischten Bauflächen zu 50%.

Laut dem Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007 (im Folgenden Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans) hat die Stadt Bad Vilbel eine Wohnbaufläche von 401 ha und eine gemischte Baufläche von 94 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 55 ha Wohnbaufläche und 8 ha gemischte Baufläche. Durch das im Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans ausgewiesene Siedlungsbeschränkungsgebiet werden weder die Kernstadt noch die 4 Stadtteile direkt berührt. Das Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert im südöstlichen Bereich der Gemarkung ausschließlich Freiflächen (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemein-  
 detail IV, S. 15 f.).

Aufgrund der geographischen Lage und der räumlichen Nähe zum Flughafen Frankfurt Main unterliegt die Gemeinde Bischofsheim einer starken Situationsgebundenheit, die sich u. a. darin äußert, dass bereits die in der Plankarte des noch geltenden Regionalplans für die Gemeinde Bischofsheim ausgewiesenen Siedlungszuwachsbereiche vollständig innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen. Eine Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen oder gemischter Bauflächen ist auch aufgrund der im Norden verlaufenden Eisenbahntrasse sowie der im Süden an die Gemarkungsgrenze angrenzenden Autobahn A 60 stark eingeschränkt, so dass sich die zukünftige Siedlungsentwicklung auf die bestehenden Wohnbauflächen (139 ha) und gemischte Bauflächen (43 ha) beschränkt. Möglichkeiten für die weitere Ortsentwicklung können sich langfristig bei einer teilweisen Aufgabe von Bahnflächen ergeben (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 18).

Die Stadt Flörsheim am Main weist eine Wohnbaufläche von 236 ha und eine gemischte Baufläche von 88 ha auf. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 16 ha Wohnbaufläche. Das im Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet umfasst die gesamte Kernstadt von Flörsheim am Main. Eine Fortführung der bisherigen Siedlungsentwicklung in Form eines Halbkreises um die Kernstadt ist daher nicht möglich. Allerdings liegt dieser Bereich bereits im RPS 2000 innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes. Neue Wohnbauflächen können in der Kernstadt künftig nur noch im Rahmen städtebaulicher Umstrukturierungsmaßnahmen im Bestand sowie in den außerhalb des im Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans ausgewiesenen Siedlungsbeschränkungsgebietes liegenden Stadtteilen Weilbach und in begrenztem Umfang in Wicker realisiert werden (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 40). Aufgrund der im Ausbaufall erheblich geringeren Nutzung der nach Norden abdrehenden Abflugrouten vom bestehenden Parallelbahnsystem kommt es zu einer Reduzierung der Beeinträchtigungen durch Fluglärm in den Stadtteilen Wicker und Weilbach, die im Vergleich zum RPS 2000 nunmehr fast vollständig außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegen.

Die Stadt Frankfurt am Main verfügt laut dem Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans über eine Wohnbaufläche von 4.942 ha und eine gemischte Baufläche von 1.473 ha. Bis zum Jahr 2020 sind weitere 495 ha Wohnbaufläche und 231 ha gemischte Baufläche geplant. Das im Vorentwurf vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert im südlichen und östlichen Bereich der Stadt Frankfurt Teile des Stadtgebietes (u.a. Riederwald, Bergen-Enkheim). Dennoch eröffnen zahlreiche zusammenhängende und noch nicht ausgeschöpfte Flächenpotenziale sowie die Ausweisung von 495 ha geplanter Wohnbaufläche

hinreichende Möglichkeiten für die zukünftige Planung und Realisierung von Wohnnutzungen. Die größte Neuplanung mit ca. 100 ha Wohnbaufläche und ca. 26 ha gemischte Baufläche ist die Entwicklung des Riedbergs (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 51).

Die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg verfügt über Wohnbauflächen von 167 ha und gemischte Bauflächen von 54 ha. Bis zum Jahr 2020 sind weitere 13 ha Wohnbaufläche geplant. Die Entwicklungsmöglichkeiten für eine zukünftige Wohnbebauung in der Gemeinde sind aufgrund des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes sowie des Verlaufs der Autobahn A 60, welche die beiden Ortsteile Ginsheim und Gustavsburg trennt, im Wesentlichen auf Bereiche des Ortsteils Ginsheim beschränkt. Mögliche Entwicklungsflächen liegen aufgrund der westlich angrenzenden Biotopflächen vor allem im Osten von Ginsheim in den Bereichen „Holzweg“ und „Sportplatz“ (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 64).

Die Stadt Groß-Gerau verfügt über Wohnbauflächen von 308 ha und gemischte Bauflächen von 160 ha. Weitere 20 ha Wohnbaufläche und 3 ha gemischte Baufläche sind bis zum Jahr 2020 geplant. Aufgrund des vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsgebietes können die bisher geplanten Wohnbauflächen im Norden der Kernstadt nicht realisiert werden. Die Ausweisung neuer Flächen wird sich nach dem Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans auf die außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes liegenden Ortsteile Berkach, Dornheim und Wallerstädten konzentrieren (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 69 f.).

Die Stadt Hattersheim am Main verfügt neben Wohnbauflächen von 306 ha über 94 ha gemischte Bauflächen. Bis zum Jahr 2020 sind weitere 63 ha Wohnbaufläche und 22 ha gemischte Baufläche geplant. Vom Siedlungsbeschränkungsgebiet werden die Stadtteile Eddersheim und Okriftel im südlichen Bereich berührt. Der Schwerpunkt der Wohnentwicklung wird nach dem Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans im Stadtteil Hattersheim liegen. Die Plankarte weist hier mehrere geplante Wohnbauflächen aus (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 82).

Die Stadt Hochheim am Main hat Wohnbauflächen im Umfang von 187 ha und gemischte Bauflächen im Umfang von 75 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 16 ha Wohnbaufläche und 7 ha gemischte Baufläche. Das Gebiet der Stadt wird im südöstlichen Bereich vom Siedlungsbeschränkungsgebiet berührt. Neue Siedlungsflächen zur Schließung von

Lücken konzentrieren sich daher auf den Norden und Osten der Kernstadt. Im Bereich zwischen Nordenstädter Straße und Massenheimer Straße sind umfangreiche Wohnbauflächen geplant (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 82). Bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens kommt es im Bereich der Stadt Hochheim, im Vergleich zur Situation ohne Ausbau, zu einer erheblich geringeren Nutzung der nach Norden abdrehenden Abflugrouten vom bestehenden Parallelbahnsystem. Dies führt im Norden der Stadt zu einer Reduzierung der fluglärmbedingten Auswirkungen. Im Vergleich zum Prognosenullfall, bei dem zukünftig voraussichtlich sämtliche im RPS 2000 ausgewiesenen Siedlungszuwachsflächen vom Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen wären, werden diese Flächen im Ausbaufall nicht berührt.

Die Stadt Kelsterbach weist neben Wohnbauflächen von 149 ha gemischte Bauflächen von 57 ha auf. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 31 ha Wohnbauflächen und 1 ha gemischte Baufläche. Die Stadt verfügt über umfangreiche Wohnbauflächen am östlichen Ortsrand im Bereich „Länger Weg“ (ca. 23 ha) und am nördlichen und östlichen Rand der Unterstadt (ca. 8 ha), die nicht in das Siedlungsbeschränkungsgebiet fallen. Der südliche Bereich des Stadtgebietes von Kelsterbach wird von dem im Planentwurf ausgewiesenen Siedlungsbeschränkungsgebiet erfasst. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Flughafen Frankfurt war bereits in der Vergangenheit eine weitere Siedlungsentwicklung in Richtung Süden nicht möglich (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 95 f.).

Die Stadt Langen verfügt über eine Gesamtwohnbaufläche von 376 ha und gemischte Bauflächen von 98 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 30 ha Wohnbaufläche und 8 ha gemischte Baufläche. Das im Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans ausgewiesene Siedlungsbeschränkungsgebiet streift im äußersten Norden die Gemarkung der Stadt, betroffen sind hier Freiflächen. Aufgrund der an die Bebauung angrenzenden Waldflächen im Westen sowie der wertvollen Offenlandschaft im Nordosten und Süden sind darüber hinaus die Grenzen des Flächenwachstums der Stadt Langen im Wesentlichen erreicht. Der Schwerpunkt der zukünftigen Entwicklung liegt in der Innenentwicklung ehemals industriell genutzter Flächen (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 105 f.).

Die Stadt Mörfelden-Walldorf verfügt im Bestand über Wohnbauflächen im Umfang von 424 ha und gemischte Bauflächen von 50 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 5 ha Wohnbaufläche und 1 ha gemischte Baufläche. Bislang geplante und im RPS 2000 im Norden von Mörfelden ausgewiesene Siedlungszuwachsbereiche können aufgrund der Ausdeh-

nung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes nicht mehr realisiert werden. Da ein großer Teil der Gemarkung bewaldet ist und die Stadt einen hohen Flächenanteil an Schutzgebieten zu verzeichnen hat, bleiben der Stadt Mörfelden-Walldorf insgesamt nur noch wenige Flächenreserven (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 116).

Die Stadt Mühlheim am Main hat Wohnbauflächen von insgesamt 364 ha und gemischte Bauflächen von 90 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 52 ha Wohnbaufläche und 25 ha gemischte Baufläche. Durch das in der Plankarte des Vorentwurfs des Regionalen Flächennutzungsplans ausgewiesene Siedlungsbeschränkungsgebiet werden im Westen der Gemarkung Freiflächen berührt. Das stadtentwicklungspolitische Ziel der Siedlungsflächenentwicklung des Augenwaldgebietes (ca. 55 ha) wird, wie auch die Arrondierung des Ortsrandes im Osten von Lämmerspiel durch die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht berührt (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 117 f.).

Die Gemeinde Nauheim verfügt neben Wohnbauflächen von 159 ha über gemischte Bauflächen von 23 ha. Bis zum Jahr 2020 ist eine Wohnbaufläche im Umfang von 1 ha geplant, kleinere Entwicklungsmöglichkeiten befinden sich in der Ortslage. Das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert die gesamte Gemarkungsfläche der Gemeinde Nauheim einschließlich der geplanten gemischten Baufläche im Süden (fast 5 ha) sowie das geplante Wohnbaugebiet im Projekt „Feldchen/Neue Ortsmitte“. Für das nach Aussagen des Vorentwurfs des Regionalen Flächennutzungsplans durch das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffene und geplante Wohngebiet „Feldchen/Neue Ortsmitte“ liegt inzwischen ein rechtswirksamer Bebauungsplan vor. Eine Bebauung dieser Fläche ist daher möglich (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 123).

Die Stadt Neu-Isenburg verfügt über Wohnbauflächen von 374 ha und gemischte Bauflächen von 34 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 5 ha Wohnbaufläche und 6 ha gemischte Baufläche. Das Gebiet der Stadt Neu-Isenburg liegt fast vollständig innerhalb des im Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebietes. Die im Anschluss an den östlichen Ortsrand liegenden Flächenreserven für eine Wohnbaunutzung können deshalb nicht mehr genutzt werden. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten für eine Siedlungsflächenentwicklung insgesamt weitgehend erschöpft, da im Osten die Autobahn A 661 an das Stadtgebiet angrenzt und die Stadt darüber hinaus von Waldflächen umgeben ist (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 130 f.).

Die Gemeinde Niederdorfelden verfügt über 50 ha Wohnbauflächen und 20 ha gemischte Bauflächen. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 20 ha Wohnbaufläche und 1 ha gemischte Baufläche. Das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet streift das Gemeindegebiet im westlichen Bereich der Gemarkung. Hiervon sind ausschließlich Freiflächen betroffen (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 137 f.).

Die Stadt Offenbach am Main verfügt über Wohnbauflächen von 933 ha und gemischte Bauflächen von 215 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 108 ha Wohnbaufläche und 27 ha gemischte Baufläche. Das Gebiet der Stadt Offenbach am Main wird zu großen Teilen vom vorgesehenen Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert. In Zukunft sollen vor allem die vorhandenen Wohnbauflächenreserven mobilisiert und ältere Wohnquartiere gesichert werden. Zusätzlich stehen in Rumpenheim und Bürgel sowie teilweise auch in Bieber größere Wohnbauflächenreserven außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Kaiserlei und des Mainhafens Offenbach – „Wohnen und Arbeiten am Fluss“ werden weitere Mischbauflächen geplant (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 148 f.).

Die Stadt Raunheim verfügt neben bestehenden Wohnbauflächen im Umfang von 140 ha über gemischte Bauflächen von 45 ha. Da das Gebiet der Stadt, wie schon im noch geltenden Regionalplan Südhessen 2000, fast vollständig vom Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen ist, beschränkt sich die Planung bis zum Jahr 2020 auf weitere 3 ha gemischte Baufläche. Für eine Wohnbebauung stehen dagegen keine Reserveflächen mehr zur Verfügung. Die Möglichkeiten für eine Eigenentwicklung sind nahezu erschöpft, auch weil eine Weiterentwicklung aufgrund der angrenzenden Waldflächen, die zum Teil als Bannwald bzw. als Natura 2000-Gebiete geschützt sind, stark eingeschränkt ist (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 151 f.).

Die Stadt Rüsselsheim hat Wohnbauflächen von 767 ha und gemischte Bauflächen von 137 ha. Geplant sind bis zum Jahr 2020 weitere 31 ha Wohnbaufläche und 3 ha gemischte Baufläche. Das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet betrifft weite Bereiche der Gemarkungsfläche der Stadt. Laut Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplans können die bisher geplanten Wohnbauflächen im Ortsteil Königstädten („Blauer See“, ca. 17 ha) nicht mehr realisiert werden, weswegen der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in den außerhalb des im Planentwurf ausgewiesenen Siedlungsbeschränkungsgebietes liegenden Stadtteil Bauschheim („Eselswiese/Grundsee“, ca. 27 ha) gelegt werden soll. Diese Aussage

ist insofern nicht mehr zutreffend, als dass für das Gebiet „Blauer See“ inzwischen ein rechtswirksamer Bebauungsplan vorliegt, der ein allgemeines Wohngebiet festsetzt (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Flächennutzungsplan, Vorentwurf 2007, Gemeindeteil IV, S. 169 ff.).

Über die bereits aufgeführten, innerhalb des Ballungsraumes Frankfurt / Rhein-Main vom zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebiet berührten Kommunen hinaus sind für weitere in der Planungsregion Südhessen im flughafennahen Umfeld liegende Städte und Gemeinden die Möglichkeiten der zukünftigen Siedlungsflächenentwicklung an die sich mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main abzeichnenden Rahmenbedingungen angepasst worden.

**Tabelle 4 Im Entwurf des Regionalplans Südhessen ermittelter maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 2002 bis 2020 (vgl. Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan, Regionalplanentwurf 2007, Tabelle 1, S. 29 f.)**

Stadt / Gemeinde	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 2002 bis 2020 in ha
Büttelborn	17
Darmstadt	160
Erzhausen	13
Griesheim	46
Groß-Zimmern	32
Messel	10
Pfungstadt	42
Riedstadt	59
Roßdorf	27
Trebur	24
Weiterstadt	44
Wiesbaden	309

Neben den voraussichtlichen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens wurden nach Aussage der oberen Landesplanungsbehörde bei der Ermittlung und Ausweisung der zukünftigen Siedlungszuwachsflächen für die Planungsregion Südhessen (außerhalb des Ballungsraumes) erkennbare Flächenreserven sowie sonstige Rahmenbedingungen bzw. Restriktionen berücksichtigt. In der Folge führte dies dazu, dass in Kommunen, die von der geographischen Lage oder ihren sonstigen Ausstattungsmerkmalen einer Situationsgebundenheit unterliegen und nicht über ausreichende Flächenreserven verfügen, der Zuwachs reduziert und stattdessen in Gemeinden erhöht wurde, die über entsprechende Flächenre-

serven verfügen (analoges Vorgehen auch für die Ausweisung von Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen im Ballungsraum). Die in der Tabelle 4 aufgeführten Flächenwerte geben den von der oberen Landesplanungsbehörde ermittelten maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 2002 bis 2020 wieder. Der Bedarf ist im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans, Regionalplanentwurf 2007 (nachfolgend Regionalplanentwurf Südhessen 2007) dokumentiert.

Die Gemeinde Büttelborn, mit den Ortsteilen Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden, hat nach dem Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 von 17 ha. Dieser Bedarf kann aufgrund bestehender Flächenpotenziale – ohne Neuausweisung von Siedlungszuwachsf lächen in der Plankarte des Planentwurfs – realisiert werden (insbesondere im Baugebiet „Am grünen Weg“). Eine darüber hinausgehende Entwicklung zusammenhängender Siedlungsflächen ist nicht möglich, da fast die gesamte Gemarkungsfläche der Gemeinde aufgrund der Lage zum Flughafen (Startbahn 18 West) innerhalb des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes liegt.

Nach dem Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007 hat die Stadt Darmstadt bis zum Jahr 2020 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsflächen von 160 ha. Das für angenommene 701.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegte Siedlungsbeschränkungsgebiet umfasst die Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein und schränkt eine Weiterentwicklung der Siedlungsfläche der Stadt Darmstadt im Norden ein. Einschränkungen ergeben sich darüber hinaus auch aufgrund der an das Stadtgebiet angrenzenden Waldflächen. Die aus der räumlichen Situationsgebundenheit resultierende Beschränkung führt dazu, dass die weitere Siedlungsentwicklung auf die Kernstadt und den Stadtteil Eberstadt begrenzt ist. Weitere Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Wohnsiedlungsflächen werden vor allem im Bestand gesehen, z. B. durch die Umstrukturierung von frei werdenden Kasernengeländen und durch Nachverdichtung. Allein durch den angekündigten Abzug der amerikanischen Streitkräfte, steht zukünftig voraussichtlich ein Potenzial von rund 120 ha Kasernengelände im Stadtgebiet der Stadt Darmstadt für eine weitere Siedlungsflächenentwicklung zur Verfügung.

Die Gemeinde Erzhausen hat laut Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007 bis zum Jahr 2020 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche von 13 ha. Durch das neue Siedlungsbeschränkungsgebiet ist eine Ausdehnung der Siedlungsflächen nach Süden nicht mehr bzw. nur in sehr geringem Umfang möglich. Die Weiterentwicklung Erzhausens ist zudem im Norden durch das angrenzende Siedlungsbeschränkungsgebiet des Verkehrslandeplatzes Egelsbach eingeschränkt, so dass kaum Möglichkeiten für die Ausweisung neuer Wohnsiedlungsflächen verbleiben. Der ermittelte Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum



Jahr 2020 kann jedoch ohne Neuausweisung von Zuwachsflächen gedeckt werden, da u. a. die in der Plankarte im RPS 2000 ausgewiesene Siedlungszuwachsfläche, die zwischenzeitlich durch rechtswirksame Bebauungspläne gesichert ist, noch nicht vollständig in Anspruch genommen worden ist.

Die Stadt Griesheim hat einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 von 46 ha. Das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet umfasst den westlichen Bereich der Stadt Griesheim, gleichzeitig durchschneidet die Autobahn A 67 die Gemarkungsgrenze im Osten. Aufgrund der sich aus der geographischen Lage im Raum abzeichnenden Situationsgebundenheit sowie zahlreicher Innenentwicklungspotenziale weist der Regionalplanentwurf Südhessen 2007 keine Siedlungszuwachsflächen aus.

Für die Gemeinde Groß-Zimmern hat die obere Landesplanungsbehörde laut Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007 bis zum Jahr 2020 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche von 32 ha ermittelt. Das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet berührt lediglich Freiflächen im Nordwesten der Gemarkung, bestehende und in der Plankarte des Regionalplanentwurfs 2007 ausgewiesene Siedlungszuwachsflächen sind nicht berührt.

Ein maximaler Wohnsiedlungsflächenbedarf von 10 ha ist für die Gemeinde Messel bis zum Jahr 2020 ermittelt worden. Da das in der Plankarte des Regionalplanentwurfs Südhessen 2007 ausgewiesene Siedlungsbeschränkungsgebiet lediglich im äußersten Süden die Gemarkung der Gemeinde berührt, können keine fluglärmbedingten Einschränkungen bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung geltend gemacht werden. Für die zukünftige Entwicklung von Wohnbauflächen weist der Regionalplanentwurf Südhessen 2007 angrenzend an die bestehende Siedlungsfläche im Südosten entsprechende Zuwachsflächen aus.

Nach dem Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007 hat die Stadt Pfungstadt einschließlich der Stadtteile Hahn, Eschollbrücken und Eich einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsflächen bis zum Jahr 2020 von 42 ha, die im Schwerpunkt im Stadtteil Pfungstadt realisiert werden sollen. Vom zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebiet ist der Stadtteil Hahn berührt; eine Siedlungsentwicklung nach Norden ist nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Darüber hinaus ist im Stadtteil Hahn, wie auch in den Stadtteilen Eich und Eschollbrücken die Stadtentwicklung in Richtung Osten aufgrund der hier angrenzenden Autobahn A 67 langfristig eingeschränkt. Für die drei Stadtteile (Hahn, Eschollbrücken und Eich) weist bereits der RPS 2000 keine Siedlungszuwachsflächen aus.

Die Stadt Riedstadt, bestehend aus den Ortsteilen Crumstadt, Goddelau, Erfelden, Leeheim und Wolfskehlen, hat einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020

von 59 ha. Durch das neue Siedlungsbeschränkungsgebiet, das an die Ortsteile Crumstadt, Goddelau und Wolfskehlen angrenzt, wird eine Ausdehnung der Siedlungsflächen nach Osten hin eingeschränkt. Im Vergleich zum RPS 2000 entfällt in der Plankarte des Regionalplanentwurfs Südhessen 2007 im Ortsteil Goddelau ein Teil der Siedlungszuwachsfläche; diese wird zum Teil durch zusätzliche Siedlungszuwachsflächen im Ortsteil Crumstadt kompensiert.

Die Gemeinde Roßdorf (einschließlich des Ortsteils Gundershausen) hat gemäß dem Regionalplanentwurf Südhessen 2007 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 von 27 ha. Das neue Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert den Ortsteil Gundershausen im Norden. Für die zukünftige Siedlungsentwicklung in Gundershausen weist der Regionalplanentwurf Südhessen 2007 eine Siedlungszuwachsfläche im Westen aus. Zur Deckung des ermittelten maximalen Wohnsiedlungsflächenbedarfs sind zudem im Osten und Westen des Ortsteils Roßdorf Siedlungszuwachsflächen festgelegt.

Für die Gemeinde Trebur einschließlich der Ortsteile Astheim, Geinsheim und Hessenaue ist bis zum Jahr 2020 ein maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche von 24 ha ermittelt worden. Das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet umfasst die Ortsteile Trebur und Astheim vollständig sowie den nördlichen Teil des Ortsteiles Geinsheim, so dass die weitere Siedlungsentwicklung im Wesentlichen auf den Süden des Ortsteiles Geinsheim beschränkt ist. Jedoch kann ein wesentlicher Teil des maximalen Bedarfs an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 durch bestehende, jedoch noch nicht beanspruchte Flächenpotenziale (zum Teil mit rechtswirksamen Bebauungsplänen belegt) gedeckt werden.

Die Stadt Weiterstadt einschließlich der Stadtteile Gräfenhausen, Schneppenhausen und Braunshardt hat einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 von 44 ha. Das zukünftige Siedlungsbeschränkungsgebiet überlagert die Stadtteile Gräfenhausen und Schneppenhausen vollständig und in Teilen den Siedlungsbestand im Westen von Braunshardt. Ein entsprechendes Potential für die weitere Wohnsiedlungsentwicklung bietet die Kernstadt, größere Siedlungszuwachsflächen sind entsprechend der Plankarte zum Regionalplanentwurf Südhessen 2007 im Osten des Stadtteils Braunshardt ausgewiesen worden.

Die Stadt Wiesbaden hat bis zum Jahr 2020 einen maximalen Bedarf an Wohnsiedlungsfläche von 309 ha. Das vorgesehene Siedlungsbeschränkungsgebiet wirkt sich nicht erkennbar auf die Wohnsiedlungsentwicklung der Stadt Wiesbaden aus, da nur im südöstlichen Bereich der Gemarkung geringfügig Freiflächen berührt werden.

Zusammenfassend zeichnet sich ab, dass nach Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans in Kommunen, die von ihrer geographischen Lage oder ihrem sonstigen Ausstattungspotenzial her einer entsprechenden Situationsgebundenheit unterliegen, eine Ausweisung von weiteren Flächen für eine Wohnnutzung zum Teil nicht mehr bzw. nur noch sehr eingeschränkt möglich ist. Diese Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das überörtliche öffentliche Interesse am Flughafenausbau von höherem Gewicht gerechtfertigt. Dies gilt insbesondere für die Städte und Gemeinden, die aufgrund der bestehenden Situation schon in ihrer Planungshoheit eingeschränkt sind.

Mit den dargestellten Einschränkungen ist aber kein Entzug der gemeindeeigenen Planungsmöglichkeiten verbunden. Die Städte und Gemeinden haben grundsätzlich weiterhin die Möglichkeit der Planung anderer Nutzungen. Zudem ist dargestellt worden, dass einige Städte und Gemeinden vor der Neuaufstellung des Regionalplans durch den Beschluss von Bebauungsplänen Siedlungszuwachsflächen für eine zukünftige Wohnsiedlungsentwicklung gesichert haben. Die mit rechtswirksamen Bebauungsplänen gesicherten Flächen sind zum Teil noch nicht ausgeschöpft worden, so dass sie zur Deckung des zukünftigen Wohnsiedlungsflächenbedarfs zur Verfügung stehen. Sie wurden bei der Erarbeitung des Entwurfs des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans entsprechend berücksichtigt.

Auch wenn durch die Ausweisung des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsgebietes in den betroffenen Städten und Gemeinden die Möglichkeiten zur Festlegung/Darstellung neuer Wohnsiedlungsflächen (Vorranggebiet Siedlung Planung bzw. geplante Wohn- und Mischbauflächen) zum Teil eingeschränkt wird, zeigt der vorliegende Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans, dass in Übereinstimmung mit dem siedlungsstrukturellen Entwicklungskonzept auf regionaler Ebene insgesamt eine Kompensation der infolge des planfestgestellten Vorhabens wegfallenden Siedlungszuwachsflächen möglich ist.

### **16.2.3 Einschränkungen der Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz**

Die Stadt Mainz hat in ihrer Einwendung vom 02.03.2005 (S. 150) geltend gemacht, dass ihr Wohnflächenentwicklungspotenzial überwiegend in den südlichen Stadtteilen Ebersheim und Weisenau (Großberg) und – in kleinerem Umfang – in Hechtsheim, Bretzenheim und Lerchenberg liege. Diese Stadtteile seien im Planungsfall in besonders hohem Maße betroffen.

Würden die Konturen für das festgelegte Siedlungsbeschränkungsgebiet in dem nunmehr vorliegenden Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans zugrunde gelegt (60 dB(A)-Isophone,  $q = 3$ , 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) wären ca. 25 ha Wohn- und gemischte Bauflächen der Stadtteile Weisenau, Hechtsheim und Laubenheim von einem Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffen. Jedoch liegt es in der Entscheidungskompetenz der rheinland-pfälzischen Landes- und Regionalplanung, ob und gegebenenfalls welche Regelungen zur Siedlungsbeschränkung getroffen werden. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde die faktischen Auswirkungen gewürdigt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass selbst mit einer Ausweisung eines Siedlungsbeschränkungsgebietes kein genereller Entzug der Planungsmöglichkeiten der Stadt Mainz verbunden wäre.

#### **16.2.4 Einschränkungen durch die Bauverbote des FluglärmG**

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Prüfung festgestellt, dass die Möglichkeit einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung trotz der Bauverbote nach dem FluglärmG bestehen bleibt.

Maßstab für die Prüfung der Planfeststellungsbehörde sind die durch Rechtsverordnung der Landesregierung festzulegenden Tag- und Nacht-Schutzzonen beruhend auf den Lärmwerten nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 a) FluglärmG. Die darauf abstellenden in § 5 FluglärmG verankerten Bauverbote können die zukünftige Möglichkeit der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen bzw. Flächen für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen einschränken. Als Vorbelastung sind die im Prognosenullfall durch Rechtsverordnung der Landesregierung festzulegenden Tag- und Nacht-Schutzzonen beruhend auf den Lärmwerten nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 2 FluglärmG eingestellt worden.

Ferner sind die schon bestehenden Einschränkungen durch den Regionalplan Südhessen 2000 für die Ausweisung neuer Wohngebiete (Ziff. 5.2-2) berücksichtigt worden.

##### **16.2.4.1 Bauverbote nach § 5 Abs. 2 FluglärmG**

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird die zukünftige Möglichkeit der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen durch die Bauverbote in § 5 Abs. 2 FluglärmG i.V.m. der Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 3 FluglärmG nicht stärker eingeschränkt als durch das im Entwurf des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans festgelegte Siedlungsbeschränkungsgebiet (Ziffer 3.4.4-1), da das mit Einschränkungen belegte Gebiet deutlich kleiner und das Regelungsziel vergleichbar ist.

Räumlich geht das Siedlungsbeschränkungsgebiet über das von den Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 a) FluglärmG erfasste Gebiet deutlich hinaus. Von den Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone werden die Gebiete der Städte und Gemeinden Büttelborn, Darmstadt, Erzhausen, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Griesheim, Groß-Gerau, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Nauheim, Neu-Isenburg, Offenbach am Main, Raunheim, Riedstadt, Rüsselsheim, Trebur und Weiterstadt berührt.

Von der Gemeinde Büttelborn sind alle Ortsteile betroffen. Der Ortsteil Klein-Gerau liegt vollständig, der Ortsteil Büttelborn mit dem östlichen Teil und der Ortsteil Worfelden mit dem westlichen Teil innerhalb der Kontur der Nacht-Schutzzone und teilweise der Tag-Schutzzone 1. Der Ortsteil Klein-Gerau und der westliche Bereich des Ortsteiles Worfelden würden auch im Prognosenullfall innerhalb der Nacht-Schutzzone liegen.

Von der Stadt Darmstadt liegen die Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein innerhalb der Konturen der Nacht-Schutzzone. Im Prognosenullfall würde sich nur der nördliche Bereich von Arheilgen und der südliche Bereich von Wixhausen innerhalb der Nacht-Schutzzone befinden.

Das Gemeindegebiet von Erzhausen wird nur an der südlichen Gebietsgrenze, außerhalb von Siedlungsflächen, von der Nacht-Schutzzone berührt. Dasselbe würde im Prognosenullfall gelten.

Der nördliche Teil der Kernstadt von Flörsheim am Main wird durch die Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognosenullfall wäre nur ein kleiner Bereich am Main von der Nacht-Schutzzone erfasst.

Von der Stadt Frankfurt am Main werden die südlichen Randgebiete der Stadtteile Niederrad und Sachsenhausen durch die Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognosenullfall wären keine Siedlungsflächen berührt.

Die Stadt Griesheim wird im südwestlichen Bereich ihres Stadtgebietes von der Kontur der Nacht-Schutzzone berührt. Im Prognosenullfall wären keine Siedlungsflächen erfasst.

Die Stadt Groß-Gerau liegt mit dem nördlichen Bereich ihres Gemeindegebietes innerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Siedlungsflächen werden nicht tangiert. Dasselbe würde im Prognosenullfall gelten.

Von der Stadt Hattersheim am Main wird der südliche Teil des Stadtteiles Eddersheim von den Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone berührt. Im Prognosenullfall wären keine Siedlungsflächen erfasst.

Die Stadt Hochheim am Main wird am Rand der südwestlichen Siedlungsflächen von Konturen der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognosenullfall wären keine Siedlungsflächen erfasst.

Von der Stadt Kelsterbach wird nur der südliche Teil des Gemeindegebiets, der gesamte Bereich des Gewerbegebietes Taubengrund, von Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone berührt. Im Prognosenullfall wäre nur der südliche Teil des Gewerbegebietes Taubengrund erfasst.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf wird im westlichen und südlichen Teil des Stadtteiles Mörfelden durch die Kontur der Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognosenullfall würde eine vergleichbare, jedoch im Umfang geringere Belastungssituation bestehen, da die Kontur weiter westlich verläuft.

Von der Gemeinde Nauheim wird mit Ausnahme des südlichen Ortsteiles das gesamte Gemeindegebiet durch Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognosenullfall wäre die Gemeinde Nauheim nur am östlichen Rand der Siedlungsflächen von der Kontur der Nacht-Schutzzone tangiert.

Die Stadt Neu-Isenburg liegt mit dem südlichen Teil der Stadtteile Zeppelinheim und Neu-Isenburg innerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Im Prognosenullfall wären die Siedlungsflächen des Stadtteiles Zeppelinheim nicht betroffen und der südliche Teil von Neu-Isenburg würde in einem geringeren Umfang von der Nacht-Schutzzone erfasst werden.

Die Stadt Offenbach am Main befindet sich mit den südwestlichen Stadtteilen Rosenhöhe und Tempelsee innerhalb der Kontur der Nacht-Schutzzone. Im Prognosenullfall würde die Kontur weiter nördlich verlaufen. Insoweit wird sich die Situation im Planungsfall nicht verschlechtern.

Die Stadt Raunheim liegt bis auf den nördlichen Bereich am Main innerhalb der Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Im Prognosenullfall wären die gesamten Siedlungsflächen der Stadt Raunheim von der Kontur der Nacht-Schutzzone umfasst. Insoweit verbessert sich die rechtliche Situation.

Die Siedlungsflächen der Stadt Riedstadt werden durch die Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone nicht tangiert.

Von der Stadt Rüsselsheim wird der nördliche Teil der Kernstadt von der Kontur der Nacht-Schutzzone überlagert und südwestliche Teil des Stadtteiles Königstädten von der Tag-Schutzzone 1. Für den nördlichen Teil der Kernstadt würde sich gegenüber dem Prognose-nullfall kaum etwas ändern.

Die Siedlungsflächen der Gemeinde Trebur werden durch die Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone nicht berührt. Dasselbe würde im Prognose-nullfall gelten.

Von der Stadt Weiterstadt wird der Stadtteil Gräfenhausen von den Konturen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone überlagert. Im Prognose-nullfall würde eine vergleichbare Situation bestehen, auch wenn die Stadt in einem geringeren Umfang betroffen wäre, da die Kontur weiter nördlich verläuft.

Die Siedlungsgebiete der Städte und Gemeinden Büttelborn, Darmstadt, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Griesheim, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Nauheim, Neu-Isenburg, Offenbach am Main, Raunheim, Rüsselsheim und Weiterstadt werden durch die Konturen der Tag-Schutzzone 1 und/oder der Nacht-Schutzzone berührt. Große Teile der Siedlungsflächen der Städte Darmstadt, Flörsheim am Main, Raunheim und Rüsselsheim sowie von den Gemeinden Büttelborn und Nauheim sind betroffen. Gegenüber dem Prognose-nullfall wird sich die Situation in der Stadt Raunheim verbessern, in den Städten Offenbach am Main, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg und Weiterstadt sowie der Gemeinde Büttelborn kaum verändern oder nur geringfügig verschlechtern.

Eine nachhaltige Störung der Kommunen in ihrer Planungshoheit wird durch die in diesem Bereich zukünftig bestehenden Bauverbote für die Errichtung von Wohnungen auf neuen Wohnbauflächen nicht ausgelöst.

Vom Regelungsgehalt beziehen sich die Bauverbote des § 5 Abs. 2 u. 3 FluglärmG nur auf neu ausgewiesene Wohnbauflächen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans. Dementsprechend gilt das Bauverbot nach § 5 Abs. 3 Nr. 6 FluglärmG nicht für Bauvorhaben mit Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient. Ebenfalls sind nach § 5 Abs. 3 Nr. 5 FluglärmG Wohnun-

gen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 BauGB ausgenommen. Insoweit ist der Regelungsgehalt der Bauverbote vergleichbar mit der landesplanerischen Zielfestlegung zum Siedlungsbeschränkungsgebiet. Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen bzw. die Zulassung der Errichtung von Wohnungen auf Grundlage neuer Wohnbauflächen soll aus Vorsorge vor Fluglärm vermieden werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete (mit Ausnahme der Siedlungsflächen der Gemeinde Nauheim und des Stadtteiles Königstädten von Rüsselsheim), die von den Bauverböten des § 5 Abs. 2 FluglärmG erfasst würden, schon jetzt den Einschränkungen des Siedlungsbeschränkungsgebietes des noch geltenden Regionalplans Südhessen 2000 unterliegen.

#### **16.2.4.2 Bauverbote nach § 5 Abs. 1 FluglärmG**

Eine weitergehende Einschränkung im Hinblick auf die Errichtung schutzbedürftiger kommunaler Einrichtungen bewirken die Bauverbote in § 5 Abs. 1 FluglärmG.

Im Unterschied zum Entwurf des Regionalplans sehen die in § 5 Abs. 1 S. 1 und 2 FluglärmG enthaltenen Bauverbote ein Verbot der Errichtung von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone sowie für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen vor. Von diesen Bauverböten kann die nach Landesrecht zuständige Behörde gemäß § 5 Abs. 1 S. 3 FluglärmG jedoch Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

Durch die Ausnahme in Satz 3 bleibt gewährleistet, dass die Städte und Gemeinden bei entsprechendem Bedarf schutzbedürftige Einrichtungen planen und errichten dürfen.

Nach § 5 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 a) FluglärmG sind von den Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone die Städte und Gemeinden Bischofsheim (fast vollständig), Büttelborn (mit Ausnahme des westlichen Ortsteiles Büttelborn), Darmstadt (Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein), Flörsheim am Main (mit Ausnahme der Stadtteile Wicker und Weilbach), Frankfurt am Main (südwestliche Stadtteile), Ginsheim-Gustavsburg (Stadtteil Gustavsburg), Griesheim (nordwestlicher Rand des Stadtgebietes), Hattersheim am Main (südlicher Teil von Eddersheim) Hochheim am Main (südöstliches Stadtgebiet), Kelsterbach (südliches Stadtgebiet), Mörfelden-Walldorf (südwestlicher Teil von Mörfelden), Nauheim (gesamtes Gemeindegebiet), Neu-Isenburg (Stadtteil Zeppelinheim und Nordteil von Neu-Isenburg), Offenbach am Main (mit Ausnahme der nördlichen Kern-



stadt und der Stadtteile Bürgel und Rumpenheim), Raunheim (gesamtes Stadtgebiet), Riedstadt (kein Siedlungsgebiet), Rüsselsheim (nördliches Stadtgebiet und die Stadtteile Hassloch und Königstädten), Trebur (mit Ausnahme des Ortsteiles Geinsheim) und Weiterstadt (Stadtteile Gräfenhausen und nördlicher Teil von Schneppenhausen) betroffen.

Nach § 5 Abs. 1 S. 2 i.V.m. § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärmG sind von den Tag-Schutzzonen die Städte und Gemeinden Bischofsheim (fast vollständig), Büttelborn (mit Ausnahme des westlichen Ortsteiles Büttelborn), Darmstadt (Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein), Flörsheim am Main (mit Ausnahme der Stadtteile Wicker und Weilbach), Frankfurt am Main (südwestliche Stadtteile), Ginsheim-Gustavsburg (Stadtteil Gustavsburg), Griesheim (nordwestlicher Ausläufer des Stadtgebietes), Hattersheim am Main (südlicher Teil von Eddersheim) Hochheim am Main (südöstliches Stadtgebiet), Kelsterbach (südliches Stadtgebiet), Mörfelden-Walldorf (südwestlicher Teil von Mörfelden), Nauheim (gesamtes Gemeindegebiet), Neu-Isenburg (Stadtteil Zeppelinheim und Nordteil von Neu-Isenburg), Offenbach am Main (mit Ausnahme der nördlichen Kernstadt und der Stadtteile Bürgel und Rumpenheim), Raunheim (gesamtes Stadtgebiet), Riedstadt (kein Siedlungsgebiet), Rüsselsheim (nördliches Stadtgebiet und die Stadtteile Hassloch und Königstädten), Trebur (mit Ausnahme des Ortsteiles Geinsheim) und Weiterstadt (Stadtteile Gräfenhausen und nördlicher Teil von Schneppenhausen) betroffen.

Im Hinblick auf die kommunale Planungshoheit hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis festgestellt, dass den betroffenen Kommunen keine unzumutbaren Einschränkungen ihrer kommunalen Planungshoheit auferlegt werden. Eine unzumutbare Einschränkung ist auch dann nicht gegeben, wenn Kommunen, wie Raunheim und Nauheim, aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Flughafen Frankfurt Main vollständig innerhalb der Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone liegen und somit die Bauverbote nach § 5 Abs. 1 S. 1 und 2 FluglärmG für das gesamte kommunale Gebiet gelten. Durch die Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 1 S. 3 FluglärmG bleibt gewährleistet, dass die Städte und Gemeinden bei entsprechendem Bedarf Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen planen und errichten dürfen.

### **16.3 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen**

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der in Einwendungen aufgeführten kommunalen Einrichtungen ist nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die besonders schutzbedürftigen kommunalen Einrichtungen, unabhängig von einer kommunalen Trägerschaft, bereits zuvor unter C III 6.1.6.1.2 betrachtet. Zu diesen Einrichtungen gehören Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Pfler-

ge- bzw. Alten- und Erholungsheime. Sie ist der Auffassung, dass durch die im Rahmen des Vollzuges des Fluglärngesetzes zu erlassenden passiven Schallschutzmaßnahmen innerhalb der in § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 a) FluglärmG bestimmten Schutzzonen unzumutbarem Lärm entgegengewirkt wird und alle beeinträchtigten besonders schutzwürdigen kommunalen Einrichtungen in ihrer Funktion erhalten bleiben.

Für die besonders schutzbedürftigen kommunalen Einrichtungen, die außerhalb der in § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 a) FluglärmG bestimmten Schutzzonen liegen, bedarf es keiner Verfügung von Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm.

Darüber hinaus genießen die in Einwendungen aufgeführten kommunalen Einrichtungen wie Jugendeinrichtungen, Stadtbäder, Kinderspielplätze, Ämter, Bildungseinrichtungen, gastronomische Einrichtungen, Friedhöfe usw. keinen besonderen Schutz, da als schutzbedürftige Einrichtungen ausschließlich die in § 5 Abs. 1 FluglärmG genannten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen zu betrachten sind.

#### **16.4 Weitere kommunale Belange**

In einem zweiten Schritt sind die weiteren von den Städten und Gemeinden geltend gemachten Belange themenbezogen auf eine Beeinträchtigung der Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 137 Abs. 3 HV geprüft und in der Abwägung berücksichtigt worden.

##### **16.4.1 Beeinträchtigung von kommunalem Eigentum**

Die Städte und Gemeinden werden aufgrund der unmittelbaren und/oder mittelbaren Beeinträchtigungen ihres kommunalen Eigentums durch das planfestgestellte Vorhaben nicht in der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 137 Abs. 3 HV berührt.

###### **16.4.1.1 Grundeigentum**

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Kommunen Bischofsheim, Egelsbach, Flörsheim am Main, Frankfurt am Main, Kelsterbach, Mainz, Mörfelden-Walldorf, Riedstadt, Rodgau, Ronneburg, Rüsselheim, Steinau an der Straße und Trebur führt zu keiner Beeinträchtigung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 137 Abs. 3 HV.

Das Eigentum von Gemeinden ist nur insoweit durch Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 137 Abs. 3 HV verfassungsrechtlich geschützt, als es Gegenstand und Grundlage kommunaler Betäti-

gung ist. Dies ist der Fall, wenn die Eigentümerstellung die Verwirklichung der kommunalen Aufgabe erleichtert oder gar erst ermöglicht. Nur dann wird eine abwägungsbeachtliche Verstärkung des Schutzes der konkreten Eigentümerposition erreicht (vgl. BVerwGE 97, 143, 151 f.).

Die Stadt Kelsterbach wird am stärksten in ihrem Grundeigentum betroffen. Das für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommene öffentliche Grundeigentum der Stadt Kelsterbach stellt aber kein für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben zwingend erforderliches Funktionseigentum dar, das – über den Eigentumsentzug als solchen hinaus – in der Abwägung mit besonderem Gewicht versehen wäre. Es handelt sich bei den in Anspruch genommenen Flächen durch die Landebahn Nordwest mit ihren Nebenanlagen im Wesentlichen um Waldgrundstücke, die grundsätzlich keinen herausgehobenen Bezug zur Wahrnehmung von Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung haben, da diese aufgrund ihres nationalen und europäischen Schutzstatus als Bannwald und gemeldete Natura 2000-Gebiete nur begrenzt einer gemeindlichen Planung zugänglich sind.

Die Beeinträchtigung des Bebauungsplans Nr 4/1999 „Mönchwald“ ist bereits unter C III 16.1.1.1 gewürdigt worden.

Auch das von der Stadt Kelsterbach betriebene Wildgehege stellt kein für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben zwingend erforderliches Funktionseigentum dar. Selbst wenn die Errichtung und der Betrieb dieses Geheges dem Bereich der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben auf dem Gebiet der Schaffung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für die Bürger zugeordnet wird, ist der Standort des Geheges nicht zwingend. Die verfolgte Funktion kann weiterhin – infolge einer (ggf. im Rahmen eines nachgelagerten Enteignungsverfahrens im Einzelnen zu prüfenden) Verlagerung auf andere Flächen – wahrgenommen werden. Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme der Stadt Kelsterbach wird des weiteren auf die Ausführungen unter C III 20 verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundeigentums der Stadt Flörsheim am Main für das Voreinflugszeichen West bewirkt keinen Verlust von Grundeigentum, das der Verwirklichung einer kommunalen Aufgabe der Stadt dient. Die geltend gemachte beabsichtigte Planung eine Bundesstraße („Umgehungsstraße B 519“) ist keine kommunale Aufgabe. Ferner wird die geltend gemachte Wasserleitungstrasse auf dem Flurstück Nr. 161 nicht durch die für das Voreinflugszeichen benötigten Strom- und Fernmeldeleitungen tangiert (vgl. Plan B3.6-7 und B10-1a).

Von der Stadt Frankfurt am Main wird Grundeigentum für das Voreinflugzeichen Sportfeld und die Ersatzmaßnahmen F 15 Nieder-Erlenbach Nord und F 30 Praunheim in Anspruch genommen bzw. dinglich belastet. Ein über das Eigentum hinausgehender Bezug dieser Flächen zur Wahrnehmung von Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung ist nicht geltend gemacht worden. Dasselbe gilt für die Inanspruchnahme von Grundeigentum bzw. dingliche Belastung von Grundeigentum der Gemeinde Bischofsheim (GG 313-314 Bischofsheim), der Gemeinde Egelsbach (Munitionsdepot), der Stadt Mainz (GG 314 Bischofsheim), der Stadt Mörfelden-Walldorf (Munitionsdepot), der Stadt Riedstadt (GG 100 Wasserbiblos), der Stadt Rodgau (OF 42 Dudenhofen), der Gemeinde Ronneburg (HU 38 Ronneburg und HU 41 Gründau), der Stadt Rüsselheim (Rüsselsheimer Staatswald Nord), der Stadt Steinau an der Straße (HU 40 Domäne Hundsrück) und der Gemeinde Trebur (Erweiterung der Anschlussstelle Zeppelinheim, GG 15 Kornsand-Nord, GG 322 Rockenwörth, Rüsselsheimer Wald).

#### **16.4.1.2 Eigentumsbetroffenheiten aufgrund von Immissionsbelastungen**

Die Kommunen haben darüber hinaus geltend gemacht, dass der Wert ihrer Grundstücke und Immobilien durch die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Auswirkungen – vor allem Immissionsbelastungen –, aber auch durch einen allgemeinen, allein durch die Flughafennähe bedingten Attraktivitätsverlust in ihrem Wert gemindert würden. Die Finanzhoheit sei betroffen, da infolge des planfestgestellten Vorhabens ausgewiesene und bereits erschlossene Bebauungspläne mit Wohnbebauung nicht angenommen würden und so die Vermarktung der Baugebiete gefährdet sei, die Vermietbarkeit der Immobilien erschwert werde und bei vermieteten Immobilien Rückgänge der Mieterträge zu befürchten seien.

Soweit die befürchteten Wert- und Attraktivitätsveränderungen auf die faktische Veränderung der Grundstücksumgebung (vor allem die geänderte Immissionssituation) gestützt werden, ist das Interesse der Grundstückseigentümer, von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen verschont zu bleiben, mithin bereits durch die eingehende Abwägung der jeweiligen Auswirkungsfaktoren und die in diesem Rahmen erforderlichenfalls von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Schutzauflagen und Entschädigungsansprüche angemessen berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde hat den Ausschluss unzumutbarer Vorhabensauswirkungen auf die Flughafenumgebung mittels der dafür erforderlichen sowie zur Konfliktbewältigung wirkungsvollen und ausreichenden Maßnahmen sichergestellt, mit denen (auch) den Interessen der kommunalen Grundeigentümer Rechnung getragen worden ist.

So ist u.a. durch das verfügte Lärmschutzkonzept den Folgen von Lärmimmissionen auf die Nutzbarkeit der davon betroffenen kommunalen Grundstücke umfassend Rechnung getra-

gen. Ein darüber hinausgehender Schutzanspruch im Hinblick auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der im Lärmschutzkonzept festgelegten Schwellen bewegender lärmbedingter Betroffenheiten des Eigentums besteht nicht.

Insbesondere ist der Einwand zurückzuweisen, dass Grundstücke in der Nähe großer Flughäfen – ohne dass es auf die Veränderung der tatsächlichen Auswirkungsfaktoren (Lärm, Luftschadstoffe usw.) ankommt – schon allein aufgrund ihrer Belegenheit im Falle einer Expansion des Flughafens erheblich an Wert verlieren (allgemeiner „Flughafenmalus“). Für eine derartige Schlussfolgerung bestehen mit Blick auf die bisherige Entwicklung der Grundstückspreise und der dafür wesentlich mitursächlichen Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenanrainerkommunen bereits keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte. Es ist nicht erkennbar, dass die flughafennahen Kommunen unabhängig von dem Vorliegen negativer Auswirkungsfaktoren allein aufgrund der Flughafennähe generell von Wohnungssuchenden gemieden werden und dort belegene Immobilien angesichts eines dadurch zu befürchtenden Bevölkerungsrückgangs bzw. „sozialen Niedergangs“ an Wert verlieren (vgl. Ausführungen unter C III 20.2.4).

Schließlich werden die geltend gemachten Einwendungen zu Einnahmeverlusten bei der Gewerbesteuer aufgrund von Verlagerung oder Abzug von Unternehmen und der Abwerbung von (Speditions-)Unternehmen von ihren bisherigen Standorten auf das Gelände der Vorhabensträgerin zurückgewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht keine „Bestandsgarantie“ der Kommunen im Hinblick auf den Verbleib von Unternehmen an einem bestimmten Standort bzw. kein Anspruch auf Nichtverschlechterung der damit verbundenen Gewerbesteuereinnahmen (vgl. Ausführungen unter C III 20.2.5).

#### **16.4.2 Wirbelschleppen**

Entgegen den kommunalen Einwendungen werden durch Wirbelschleppen keine Beeinträchtigungen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV ausgelöst.

Nach intensiver Überprüfung des im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellten Gutachtens zur Wirbelschleppensituation (vgl. Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH/Dziomba Aeronautical Consulting, Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main, Anhang II.1 zum Gutachten G1, Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan in der Fassung vom 16.11.2006) sowie der von der Vorhabensträgerin nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde ergänzend vorgelegten gutachterlichen Sensitivitätsanalyse zur Prognose der Wirbelschleppensituation unter ungünstigen Randbedin-

gungen (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 17.08.2007 mit der Anlage Sensitivitätsanalyse zu G1, Anhang II.1 der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH vom 26.07.2007) ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung von Gebäuden – ebenso wie die Wahrscheinlichkeit einer Schädigung von Personen – durch die Wirbelschleppe eines auf dem Flughafen Frankfurt Main (insbesondere der planfestgestellten Landebahn Nordwest) verkehrenden Luftfahrzeugs so gering ist, dass vorsorgende Maßnahmen nicht ergriffen zu werden brauchen. Zudem ist durch Auflage der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass verursachte Schäden auf Kosten der Vorhabensträgerin beseitigt werden (vgl. Auflage A XI 2 1.3).

### **16.4.3      Äußere verkehrliche Erschließung**

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV durch die Art und Weise der äußeren verkehrlichen Erschließung ist nicht ersichtlich.

Die in diversen Einwendungen und Stellungnahmen der Kommunen geäußerte Kritik an der Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens und am Verkehrsgutachten ist unter C III 4.2.1 und C III 4.2.2 ausführlich geprüft und bewertet worden. Sie wird insoweit zurückgewiesen.

Die Stadt Kelsterbach wendet sich gegen die Einziehung und den Abriss der Flughafenstraße. Die Einwendungen sind bereits unter dem Gliederungspunkt C III 4.8.1 geprüft worden. Die Planfeststellungsbehörde ist dort zu dem Ergebnis gekommen, dass die Einwendungen zurückzuweisen sind. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV wird nicht gesehen. Dasselbe gilt für die Einwendungen der Stadt Kelsterbach in Bezug auf die Wiederherstellung unterbrochener Wirtschafts-, Forst- bzw. Waldwegeverbindungen im Bereich des Landebahnareals.

Die geltend gemachte Beeinträchtigung des Rad- und Wanderwegenetzes ist unter dem Gliederungspunkt C III 4.10.3 geprüft worden. Soweit Wegebeziehungen tangiert werden, werden sie im Rahmen des Vorhabens wieder hergestellt. Zudem ist durch Auflage sichergestellt worden, dass die Kosten für erforderlich werdende Anpassungen der Radverkehrs- und Wanderwegweisung (Rad- und Wanderwegenetze) von der Vorhabensträgerin als Veranlasserin zu tragen sind (vgl. Auflage A XI 3.8 Nr. 1).

Die Forderungen in kommunalen Einwendungen, im Planfeststellungsbeschluss seien straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu treffen, sind zurückzuweisen, da straßenverkehrs-

rechtliche Maßnahmen nicht Regelungsgegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses sind.

Ferner ist in Einwendungen der Städte und Gemeinden die Sorge vorgetragen worden, dass die Parkraumnachfrage in flughafennahen Kommunen steige, weil Fluggäste einen billigen Dauerparkplatz für den Zeitraum ihrer Flugreise suchen. Diese Sorge ist auch für den Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten im Schienenverkehr in Kommunen im weiteren Umfeld des Flughafens vorgetragen worden. Die Planfeststellungsbehörde verweist zu diesen Bedenken auf die Planungen der Vorhabensträgerin. Diese sehen auf dem Flughafengelände ausreichend Parkraum vor, um den Bedarf aller Nutzergruppen angemessen zu decken (vgl. Ausführungen unter C III 3.6.3). Nachteilige Auswirkungen auf umliegende Kommunen sind grundsätzlich nicht zu erwarten. Unabhängig davon verweist die Planfeststellungsbehörde auf die straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen zum Parken, die ausreichende Möglichkeiten für Parkraumbewirtschaftungsinstrumente in den Kommunen im Umfeld des Flughafens bieten.

Entgegen einer Vielzahl von Einwendungen und Stellungnahmen wird der Flughafen Frankfurt Main auch nach Realisierung der planfestgestellten Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr ausreichend angebunden sein. Insbesondere die Erschließung des Südens, Terminal 3, ist gewährleistet. Das Terminal 3 wird über das geplante flughafeninterne Passagier-Transfer-System (PTS) an den Fern-, den Regional- und den Busbahnhof im Norden des Flughafens angebunden. Außer der Einbindung in bestehende Buslinien des RMV beabsichtigt die Vorhabensträgerin als Ergänzung der öffentlichen Buslinie OF-51 die Einrichtung einer Shuttle-Bus-Verbindung zwischen dem Bahnhof Zeppelinheim an der Strecke Frankfurt am Main-Mannheim („Riedbahn“) und dem Terminal 3 (vgl. Ausführungen unter C III 4.9).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C III 3 verwiesen.

#### **16.4.4 Einkaufsstruktur**

Die kommunalen Bedenken, im neuen Terminal 3 werde eine Einkaufmeile mit zentrenrelevanten Einkaufsflächen eingerichtet, die zu einem Kaufkraftabzug in der Region führt, werden von der Planfeststellungsbehörde nach Würdigung der Planung der Vorhabensträgerin zurückgewiesen. Gemeindliche Belange werden durch die Errichtung des Terminal 3 nicht beeinträchtigt. Die Errichtung von Einkaufszentren oder großflächigen Einzelhandel ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin das Flächennutzungskonzept für den Terminal 3 vorgelegt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 06.04.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 12.04.2007, Anlage 1.2.2 und S. 22 f.). Diesem ist zu entnehmen, dass von der Vorhabensträgerin im Terminal 3 auf der Landseite ca. 8.326 m<sup>2</sup> und auf der Luftseite ca. 22.032 m<sup>2</sup> für eine kommerzielle Nutzung geplant sind. Diese setzen sich auf der Landseite aus ca. 5.846 m<sup>2</sup> für den Einzelhandel, 2.296 m<sup>2</sup> für die Gastronomie und 184 m<sup>2</sup> für Werbung zusammen. Auf der Luftseite sind ca. 16.475 m<sup>2</sup> für den Einzelhandel, 5.002 m<sup>2</sup> für die Gastronomie und 555 m<sup>2</sup> für Werbung vorgesehen. Dabei handelt es sich um Bruttogeschossflächen einschließlich der Nebenräume, Mitarbeiteraufenthaltsräume, Lagerbereiche und Küchen.

Die für die Betrachtung relevante reine Verkaufsfläche auf der allgemein zugänglichen Landseite des Terminals 3 wird von der Vorhabensträgerin auf 4.050 m<sup>2</sup> begrenzt. Ein Kaufkraftabzug ist aufgrund dieser Größenordnung nicht zu befürchten. Aus diesem Grund sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine Veranlassung für eine Festlegung von Einzelhandelsverkaufsflächen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### **16.4.5 Natur- und Landschaftsschutz**

Die Wahrung der Belange von Natur- und Landschaftsschutz sind den Gemeinden nicht als Angelegenheit im eigenen Wirkungsbereich zugewiesen. Es handelt sich hierbei um staatliche Aufgaben in Ausführung der einschlägigen Naturschutz- und Forstgesetze. Deshalb wurden die von Seiten der Kommunen geltend gemachten Belange im Rahmen des Gliederungspunktes „Naturschutz und Landschaftspflege“ sowie „Bannwald“ bewältigt (vgl. C III 7 und 8).

#### **16.4.6 Wasserversorgung**

Hinsichtlich der kommunalen Einwendungen und Stellungnahmen zu Fragen der Entsorgung des Niederschlags- und des Schmutzwassers, des Schutzes des Grundwassers und der Oberflächengewässer, der Grundwasserhaltung während der Bauzeit, der Inanspruchnahme von Wasserschutzgebieten, des Hochwasserschutzes und hinsichtlich sonstiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt wird auf die Ausführungen unter C III 12 verwiesen. Insbesondere sind keine Grundwasserabsenkungen im Kelsterbacher Wald oder nachteiligen Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung der Stadt Kelsterbach zu erwarten.



#### **16.4.7 Sonstige Planungen**

Die Landschaftspläne der Städte und Gemeinden sind von der Planfeststellungsbehörde geprüft und in der Abwägung der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden (vgl. u.a. C III 8.4.1.2.6.1.1). Insbesondere hat sich die Einwendung der Stadt Riedstadt, die Ersatzaufforstung GG 100 Wasserbiblos widerspreche dem Landschaftsplan der Stadt Riedstadt, erledigt. Die Stadt und die Vorhabensträgerin haben sich auf ein gemeinsames Konzept geeinigt, wie das Regierungspräsidium Darmstadt mit Schreiben vom 20.08.2007 mitgeteilt hat. Die Stadt Riedstadt hat, wie aus dem beigefügten Schreiben hervorgeht, für die planfestgestellte Ersatzaufforstung am 11.07.2007 einen Antrag auf Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 gemäß § 12 HLPG beantragt.

Die in den Einwendungen beigefügte kommunale Lärminderungsplanung ist bei der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses – soweit möglich – berücksichtigt worden.

#### **16.5 Gesamtabwägung der kommunalen Belange**

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller vorgetragenen und ermittelten kommunalen Belange der Städte und Gemeinden zu dem Ergebnis, dass auch die im Einzelfall zu erwartenden Beeinträchtigungen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV durch höherrangige öffentliche Interessen am planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main gerechtfertigt sind.

Allen von den Städten und Gemeinden unter Berufung auf ihre Gebiets- und Planungshoheit vorgetragenen Einwendungen ist nachgegangen worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die von den Einwendungsführern angeführten Planungen und Planungsvorhaben einer eingehenden Überprüfung dahin unterzogen, inwieweit diese, aber auch das Gebiet der Kommunen vom planfestgestellten Vorhaben und dessen Auswirkungen betroffen sind. Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass ausschließlich in einem Fall ein Bebauungsplan durch das planfestgestellte Vorhaben obsolet wird. Die mit diesem Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen Ziele können jedoch auf andere Weise, ohne dass es des Fortbestands dieses Bebauungsplanes bedarf, gesichert werden. Im Übrigen führt das planfestgestellte Vorhaben zwar zu mittelbaren Auswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main, greift aber nicht in rechtlich erheblicher Weise in vorhandene Planungen bzw. Planvorhaben der Kommunen ein. Das Gebiet der Gemeinden wird vom Vorhaben und seinen Auswirkungen nicht in einer Weise in Anspruch genommen, dass den Städten und Gemeinden kein eigenverantwortlicher Planungsspielraum mehr zur Verfügung steht.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Städte und Gemeinden aufgrund der Nähe des Flughafens noch stärkeren Einschränkungen in der Zukunft unterliegen werden. Insoweit ist aber auch einzustellen, dass es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um einen Ausbau am Standort handelt und aus der jahrelangen Existenz des größten deutschen Flughafens „vor der Haustür“ eine Vorbelastung resultiert, die in der Abwägung nicht außer Betracht bleiben kann. So sind Beeinträchtigungen einer Stadt oder Gemeinde eher zumutbar, wenn sie schon von ihrer geographischen Lage oder ihrem sonstigen Ausstattungspotential her einer Situationsgebundenheit unterliegt. Diese Situationsgebundenheit ist bei den Städten und Gemeinden im Umfeld des Flughafens gegeben und bei der Prüfung, ob Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit durch das planfestgestellte Vorhaben entstehen, berücksichtigt worden.

Darüber hinaus werden die städtebaulichen Planungsmöglichkeiten durch das planfestgestellte Vorhaben nicht unnötigerweise eingeschränkt. So ist mit der planfestgestellten Nordwestlandebahn die Variante mit den geringsten Lärmauswirkungen und damit auch mit den geringsten Einschränkungen für die Ausübung der Planungshoheit der Städte und Gemeinden gewählt worden.

Nach allem überwiegen die für den planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main sprechenden dringenden öffentlichen Verkehrsinteressen die Belange der Städte und Gemeinden, von den Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens verschont zu bleiben. Dies rechtfertigt sich insbesondere auch im Hinblick darauf, dass das planfestgestellte Vorhaben auch unter Einrechnung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen den Städten und Gemeinden in dem rechtlich gebotenen Maße Spielraum für die weitere planerische Entwicklung ihres Gemeindegebietes belässt und nicht zum Nachteil der Gebiets- und Planungshoheit in rechtlich verfestigte Planungen der Städte und Gemeinden eingreift.

## **17            Denkmalschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar, § 8 Abs. 1, S. 2 LuftVG, §§ 1, 7 Denkmalschutzgesetz.

### **17.1           Bodendenkmäler**

Durch das planfestgestellte Vorhaben werden keine nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. § 19 Denkmalschutzgesetz zu den Kulturdenkmälern gehörenden Bodendenkmäler beeinträchtigt.

Die Vorhabensträgerin hat in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden Bodendenkmaluntersuchungen (geomagnetische Prospektion, Probegrabungen) im Bereich

der Ersatzaufforstungen durchgeführt und ihre Planung angepasst, um sicherzustellen, dass keine Bodendenkmäler beeinträchtigt werden. Nach erfolgten Probegrabungen im Herbst 2007 auf den Aufforstungsflächen F 30 Praunheim und OF 42 Dudenhofen ist diesen Ersatzaufforstungen vom Denkmalamt der Stadt Frankfurt am Main (Stellungnahme vom 25.10.2007, übermittelt mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 01.11.2007) und von der Unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Offenbach (Stellungnahme vom 16.11.2007, übermittelt mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 21.11.2007) zugestimmt worden.

Zudem ist die Fläche GG 322 Rockenwörth/Rauchenau verkleinert und der Bereich der vermuteten mittelalterlichen Zollstation („Böhmische Burg“) von einer Aufforstung ausgespart worden. Die Fläche F 14 Nieder-Erlenbach Süd ist u. a. aus denkmalschutzrechtlichen Gründen aus der Planung herausgenommen worden (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 24.09.2007).

Zudem hat das Landesamt für Denkmalpflege Hessen in seiner Stellungnahme vom 12.04.2007 darauf hingewiesen, dass sich auf den Flächen im Rüsselsheimer Wald zahlreiche Hügelgräber befinden. Um sicherzustellen, dass diese und zufällige Funde während der Bauphase fachgerecht behandelt werden, ist die Vorhabensträgerin, der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen vom 14.03.2005, S. 2, folgend, verpflichtet worden, die Entdeckung und den Fund von Bodendenkmälern unverzüglich anzuzeigen (Auflage unter A XI 14.1 Nr. 2).

Soweit in diesem Zusammenhang eine Beeinträchtigung, Beseitigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern, ihre Verbringung an einen anderen Ort sowie Umgestaltung nach vorheriger Stellungnahme der Denkmalschutzbehörde unvermeidbar ist, wird auf der Grundlage der Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 LuftVG die nach § 16 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Denkmalschutzgesetz die erforderliche Genehmigung erteilt. Um vermeidbare Beeinträchtigungen auszuschließen, ist der Denkmalschutzbehörde vor Beginn eines Eingriffes Gelegenheit zur fachwissenschaftlichen Untersuchung der Bodendenkmäler und zu deren Bergung zu geben (vgl. Auflage unter A XI 14.1 Nr. 1).

## **17.2 Baudenkmäler**

Nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde bestehen keine Anhaltspunkte, dass Baudenkmäler nach § 2 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz durch den Betrieb der planfestgestellten Landebahn Nordwest beeinträchtigt werden. So hat auch die Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen keine Veranlassung gesehen, gesondert Stellung zu nehmen.

Es sind mit Ausnahme der auf dem Flughafengelände vorhandenen und verbleibenden denkmalgeschützten Flugzeughalle 5 (Geb. 336) im näheren Umfeld des Vorhabens keine Baudenkmäler vorhanden, die durch Erschütterungswirkungen aus Überflügen bzw. beim Landevorgang beeinträchtigt werden könnten. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte und von der Planfeststellungsbehörde überprüfte Untersuchung möglicher Erschütterungswirkungen durch landende Flugzeuge bzw. beim Überflug hat ergeben, dass keine Beeinträchtigungen der Bausubstanz zu befürchten sind (vgl. C III 11.1.). Eine Minderung des Gebrauchswertes von Baudenkmalern durch Erschütterungswirkungen ist damit ausgeschlossen.

Ferner sind entgegen der Befürchtung von Einwendern Beeinträchtigungen von Baudenkmalern durch betriebs- oder baubedingte Schadstoffimmissionen nicht zu befürchten. Soweit auf der Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes Schallschutzmaßnahmen an Baudenkmalern erforderlich werden, dürfen diese Maßnahmen nur mit Genehmigung der unteren Denkmal-schutzbehörde ergriffen werden. Die ggf. erhöhten Kosten für den Schallschutz sind von der Vorhabensträgerin zu tragen. Dies ist durch Auflage sichergestellt (vgl. Auflage unter A XI 14.2 Nr. 2).

## **18 Baulogistik**

Die Planfeststellungsbehörde hat das von der Vorhabensträgerin mit Planteil B5 vorgelegte Konzept zur Baulogistik geprüft und für plausibel und nachvollziehbar befunden.

Gegenstand der Baulogistik ist die Darstellung des geplanten Bauablaufs der einzelnen Vorhabensteile, die Ermittlung der transportrelevanten Ein- und Ausbaumassen, die Erstellung von Terminplänen, die Auswertung des Bauablaufs sowie die Ermittlung der Anzahl der Transporte.

### **18.1 Baumaßnahmen**

#### **18.1.1 Vorarbeiten**

Auf den Bauflächen soll zunächst – soweit vorhanden – hinderlicher Bewuchs entfernt, an Ort und Stelle zerkleinert und flächig verteilt werden. Anschließend sind die Flächen in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt auf das Vorhandensein von Kampfmitteln zu überprüfen und soweit erforderlich zu räumen (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.1.2 Nr. 2). Bauliche Anlagen werden – wie mit Abrissplan B7-1a planfestgestellt – zurückgebaut. Es ist vorgesehen, die Abbruchmaterialien zu sortieren und soweit möglich einer Wiederverwertung zuzuführen.

Die Vorhabensträgerin plant, die auf den gerodeten Flächen verbleibenden Baumstümpfe und das Wurzelwerk in den Oberboden einzufräsen. Der Oberboden soll, soweit er abzutragen ist, auf den ausgewiesenen Bereitstellungsflächen gelagert und nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder eingebaut werden. Überschüssiges Material wird auf geeignete Deponien verbracht werden.

### **18.1.2 Bereich Landebahn Nordwest**

Die voraussichtliche Bauzeit bis zur Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beträgt insgesamt 23 Monate und soll sich vom zweiten Monat des ersten Baujahres bis zum Ende des zweiten Baujahres erstrecken.

Zunächst ist die Herstellung der erforderlichen Ebenheit der Geländeoberfläche durch, nach Darstellung im Planteil B1.1, Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen in der Fassung vom 13.10.2006, S. 59, Auf- und Abtrag von ca. 3,2 Mio. m<sup>3</sup> Boden und die Verlegung und Sicherung von im Baufeld der Landebahn Nordwest bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Erdverlegung der Hochspannungsleitungen parallel zur Autobahn A3 geplant.

Der anschließende Bau der Landebahn Nordwest und der zugehörigen Rollwege ist im Wesentlichen in drei Abschnitte gegliedert. Es ist geplant, zunächst die Teilstücke östlich und westlich der geplanten Unterführung der Okrifteler Straße zu errichten. Nach Fertigstellung des Tunnels unter der Okrifteler Straße werden die beiden Teilstücke der Landebahn durch die Herstellung des Mittelteils miteinander verbunden.

Nach dem als Anlage 1 dem Erläuterungsbericht B5 beigefügten Bauzeitenplan ist von Mitte des zweiten Quartals des ersten Baujahres an in einer Bauzeit von ca. 16 Monaten die Errichtung der Rollbrücken Ost 1 und 2 sowie des Betriebsstraßentunnels Ost mit den entsprechenden Rampen und Stützbauwerken zur Überführung des Rollweges N8 vorgesehen. Annähernd parallel dazu ist der Bau der Rollbrücken West 1 und West 2 für den Rollweg N3 und der Bau der Zaunstraßenbrücke mit Beginn des dritten Quartals im ersten Baujahr über einen Zeitraum von voraussichtlich 15 Monaten geplant.

Der Tunnel unter der Landebahn Nordwest soll in etwa zeitgleich mit dem Bau der Landebahn Nordwest realisiert und noch vor der Landebahn fertiggestellt werden. Darüber hinaus sieht die Planung im Nordwesten des Flughafengeländes Anpassungen von Verkehrsanlagen vor. Die Bauzeit liegt voraussichtlich jeweils zwischen einem und drei Monaten und soll ebenfalls innerhalb der ersten beiden Baujahre abgeschlossen sein.

Für den Bau der Feuerwache 4, der Feuerwehrrübungsfläche und deren Erschließung sind vom ersten bis Mitte des zweiten Baujahrs 14 Monate vorgesehen.

Mitte des zweiten Baujahres ist auch die Errichtung der beiden Haupteinflugzeichen östlich und westlich der Landebahn Nordwest geplant.

### **18.1.3 Erweiterung der Flugbetriebsflächen im Bestand**

Die bestehenden Flugbetriebsflächen sollen im wesentlichen durch neue Roll- und Schnellabrollwege zur luftseitigen Erschließung des Südbereichs ergänzt werden. Darüber hinaus ist die Errichtung von Flächen zur Nachenteisung, für Bodenverkehrsdienste, die Erweiterung des Vorfeldes der CCT – Werft, der Neubau des Vorfeldes der Allgemeinen Luftfahrt und des Hubschrauberabstellplatzes geplant.

Die Bauzeit ist auf insgesamt sechs Jahre und einen Monat zwischen Mitte des ersten und dem dritten Quartal des siebten Baujahres veranschlagt.

### **18.1.4 Bereich Südwest**

Die voraussichtliche Bauzeit des Betriebsstraßentunnels unter der Startbahn 18 West einschließlich der Trogstrecken, der Hebeanlagen und des Betriebsgebäudes beträgt 34 Monate vom vierten Quartal des ersten Baujahres bis in das dritte Quartal des vierten Baujahres.

Die Herstellung des Geländes der Allgemeinen Luftfahrt soll sukzessive zwischen dem dritten Quartal des dritten Baujahres und dem zweiten Quartal im fünften Baujahr erfolgen.

Die Anpassung der Okrifteler Straße im Bereich Südwest und die Anbindung des neuen Tors 31 ist über einen Zeitraum von etwa zwei bis fünf Monaten in der Zeit zwischen dem zweiten Halbjahr des ersten Baujahres und dem Anfang des fünften Baujahres geplant.

### **18.1.5 Bereich Südost**

Die Errichtung des Gebäudekomplexes des Terminals 3 ist in vier Bauabschnitte gegliedert. Zunächst soll der Flugsteig H, dann Pier I zusammen mit dem Mittelteil des Gebäudes errichtet werden. Danach soll Pier J und der westliche Gebäudeteil erstellt werden. Im vierten Bauabschnitt folgt Pier G gemeinsam mit dem östlichen Gebäudeteil. Die voraussichtliche Bauzeit für die einzelnen Abschnitte beträgt zwischen 23 und 36 Monaten verteilt auf die Zeit zwischen dem zweiten und dem zehnten Baujahr. Der Neubau der Vorfeldflächen am Terminal 3 und des Frachtvorfeldes Süd ist zwischen dem vierten und zehnten Jahr vorgesehen. Die Bauzeit der Einzelbaumaßnahmen beträgt voraussichtlich zwischen vier und neun Monaten.

Die landseitige Erschließung des Terminal 3 erfolgt durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen wie z. B. die Weiterführung der L 3262, die Verlängerung der Ellis Road Süd von Knotenpunkt 2 bis zu Tor 33 oder die Herstellung der Zufahrten zu Abflug und Ankunft. Die geplante Bauzeit beträgt 27 Monate und liegt in der Zeit vom ersten Quartal des zweiten Baujahres bis zum Ende des zehnten Baujahres.

Die geplante Bauzeit für die Errichtung des Passagier-Transfer-Systems (PTS) beträgt 26 Monate in der Zeit vom ersten Quartal des zweiten Baujahres bis zum Ende des ersten Quartals des vierten Baujahres.

Der Tunnel für die Gepäckförderanlage (GFA) soll über einen Zeitraum von 36 Monaten vom zweiten Quartal des zweiten Baujahres bis in das erste Quartal des fünften Baujahres fertiggestellt werden.

Zudem plant die Vorhabensträgerin die Erweiterung des Frankfurter Kreuzes und der Bundesautobahn A 5 um einen zusätzlichen Fahrstreifen. Die Vorhabensträgerin geht von einer Umsetzung der Maßnahmen innerhalb von 16 Monaten von Mitte des achten Baujahres bis Anfang des vierten Quartals des neunten Baujahres aus. Auch die Anschlussstelle Zeppelinheim soll umgebaut werden. Auf der westlichen Seite soll die Anschlussstelle an den zusätzlichen Fahrstreifen der A 5 und an die neuen Verkehrsanlagen im Bereich des Terminals 3 angepasst werden. Im Osten ist eine vorgezogene Ein- und Ausfahrrampe vorgesehen.

Die Anpassungsmaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim sind von Mitte des zweiten Baujahres bis Mitte des dritten Quartals des dritten Baujahres geplant. Die Bauzeit für die Einzelbaumaßnahmen beträgt zwischen einem und sechs Monaten. Die Erweiterung der Anschlussstelle im Osten ist in vier bauplanmäßig relevante Teilbereiche gegliedert, nämlich die Straßenbaumaßnahmen westlich und östlich der Bundesautobahn A 5, das Brückenbauwerk über die A 5 und die Verbreiterung der Unterführung der Riedbahn. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 18 Monate vom vierten Quartal des dritten Baujahres bis Anfang des fünften Baujahres.

Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt nahezu ausschließlich über die Anschlussstelle Zeppelinheim.

#### **18.1.6 Maßnahmen der Ver- und Entsorgung**

Der Bau der Abwasserreinigungsanlage und des Ableitungssammlers zum Main sind über einen Zeitraum von 11 bis 16 Monaten zwischen dem Beginn des ersten Baujahres und Mitte des vierten Quartals des dritten Baujahres geplant.

Die Erweiterung der bestehenden Versickerungsanlage N soll innerhalb von ca. 7 Monaten von Mitte des dritten Quartals des ersten Jahres bis ins erste Quartal des zweiten Baujahres realisiert werden.

Weitere Anlagen zur Ver- und Entsorgung, wie z. B. Regenrückhaltebecken, Versickerungsanlagen und Rohrleitungen insbesondere im Südbereich sollen zeitlich gestaffelt in einer Gesamtbauzeit von 102 Monaten errichtet werden. Darüber hinaus macht die Ausbauplanung des Südbereichs die Verlegung bestehender Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich. Die dafür vorgesehene Bauzeit beträgt fünf Monate von Mitte des ersten Quartals des ersten Baujahres bis zum dritten Quartal des zweiten Baujahres.

## **18.2           Während der Bauzeit anzulegende Flächen (Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen)**

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Maßgabe der Pläne B5.2-1, B5.2-2, B5.3-1 bis -5, B5.3-7 und -8 diejenigen Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und fußläufig zu betretende Flächen sowie temporäre Nutzungen von unbefestigten Flächen planfestgestellt, die außerhalb des zukünftigen Flughafengeländes liegen.

Der überwiegende Teil der temporär anzulegenden Flächen ist dagegen auf dem Gelände der Vorhabensträgerin geplant und daher lediglich nachrichtlich dargestellt.

### **18.2.1           Baustraßen**

Die Baustraßen dienen dem An- und Abtransport von Baumaterialien und dem Befahren mit schweren Baumaschinen. Sie werden nach Entfernung des anstehenden Oberbodens mit einer Schottertragschicht in einer Stärke von ca. 40 cm ausgeführt; vgl. Plan B5.3-6. Die Fahrbahnbreite beträgt nach Angaben der Vorhabensträgerin bei einspuriger Befahrbarkeit 3,00 m und bei zweispuriger Befahrbarkeit 7,00 m. Die Baustraßen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen zurückgebaut.

### **18.2.2           Baustelleneinrichtungs- und Logistikflächen**

Die Baustelleneinrichtungs- und Logistikflächen dienen der Aufnahme sämtlicher Einrichtungen und Gerätschaften, die für die Ausführung der Baumaßnahme erforderlich sind. Dazu gehört auch die vorübergehende Errichtung von baulichen Anlagen wie Magazinen und Werkstätten, Lagerplätzen, Containern, Übergabestellen für Ver- und Entsorgungsleitungen, Betankungsanlagen, Baustellenbüros, Mannschaftsunterkünften sowie Toiletten- und Duschräumen. Die Baustelleneinrichtungs- und Logistikflächen werden als Schottertragschicht mit einem Aufbau von ca. 40 cm hergestellt. Während die Baustelleneinrichtungsflächen den



einzelnen Teilbaumaßnahmen unmittelbar zugeordnet sind, dienen die zentral gelegenen Logistikflächen der Lagerung und Bereitstellung von übergeordneten Materialien und Maschinen, die längere Lieferzeiten haben und nicht „just-in-time“ verfügbar sind. So ist auf den Logistikflächen die Errichtung von Betonmischwerken geplant. Daneben ist dort die Möglichkeit zur Errichtung weiterer Übernachtungs- und Tagesunterkünfte sowie die teilweise Nutzung als Bereitstellungsfläche für wiederverwendbares, unbelastetes Material gegeben. Die Logistikflächen sollen so positioniert werden, dass eine unmittelbare verkehrliche Anbindung sowohl an das überregionale Verkehrsnetz als auch an die Hauptbaugebiete gegeben ist.

Im Südbereich des Flughafengeländes werden an der Anschlussstelle Zeppelinheim zwei Logistikflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 104.000 m<sup>2</sup> eingerichtet.

Auch im Baufeld der Landebahn Nordwest ist eine Logistikfläche mit einer Fläche von 18.300 m<sup>2</sup> für eine Mischanlage sowie für die Lagerung von Zuschlagstoffen und weiterem Baumaterial vorgesehen.

### **18.2.3 Unbefestigte und fußläufig zu betretende Flächen**

Der Rückbau der Hochspannungsfreileitungen im Bereich der Landebahn Nordwest erfolgt mittels Mobilkran unter Benutzung der vorhandenen Niederwuchsschneisen, weitestgehend auf fußläufig zu betretenden Flächen und ohne befestigte Baustelleneinrichtungsflächen oder Baustraßen einrichten zu müssen.

Auch am Böschungsfuß der erweiterten Anschlussstelle Zeppelinheim wird die Fläche des neu zu errichtenden Forstweges als Baustellenrandbereich unbefestigt beansprucht.

## **18.3 Transporte**

### **18.3.1 Transportwege**

Die Transportrouten, dargestellt im Plan B5.1-1, werden zum Nachweis der Funktion beschrieben. Die Planfeststellungsbehörde hat die Transportrouten auf der Grundlage des Plans B5.1-1 und der Tabellen Tab. 3-1 bis 3-32 im Erläuterungsbericht B5 geprüft und für plausibel erachtet.

Die Routenbelegung ist angesichts der Lage der Baustellen und der Menge der anfallenden Baumassen schlüssig dargestellt. Dabei ist zu Recht eine durch den Bauablauf bedingte teilweise Doppelbelegung der Routen insbesondere beim Anfahren der zentral gelegenen Mischanlagen, wo Mischgut und Zuschlagstoffe angeliefert und nach erfolgter Verarbeitung ausgeliefert werden, erfolgt.

Die Transportrouten liegen überwiegend im Bereich der Baumaßnahmen und auf dem Gelände der Vorhabensträgerin. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt über öffentliche Straßen an den bezeichneten Übergabepunkten, d. h. der Anschlussstelle Zeppelinheim (Bundesautobahn A 5), der Kelsterbacher Spange (B 43) und der Rüsselsheimer Straße (B 43). Fahrten durch bewohnte Gebiete und auf Forstwegen sind grundsätzlich nicht gestattet (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.1.4 Nr. 2). Für bestehende Wohnnutzungen im Gewerbegebiet „Im Taubengrund“ der Stadt Kelsterbach entlang des Transportwegabschnitts Nr. 93 mit geplanten 7.672 Transporten besteht bereits aus Gründen des Schallschutzes ein Übernahmeanspruch (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 5.1.2).

Auch die zur Verlegung der Okrifteler Straße im Bereich des neuen Tors 31 auf der Transportroute 43 über einen Zeitraum von drei Monaten geplanten 1.045 Transporte werden nicht, wie von Einwenderseite behauptet, auf der Okrifteler Straße nach Mörfelden-Walldorf geführt, sondern über die sich anschließenden Transportwegabschnitte Nrn. 42 und 95 nach Norden und auf das Flughafengelände geleitet. Das Lkw-Durchfahrverbot der Stadt Mörfelden-Walldorf ist nicht von der Planung betroffen.

Baustellenverkehr auf der A 3 ist nur für die Maßnahmen Rollbrücke West 1 und Ost 1 sowie für die Verlegung einer Pipeline im Bereich Landebahn Nordwest zugelassen (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.4.1 Nr. 2). Der Baustellenverkehr ist so zu koordinieren, dass bauzeitlich bedingte Eingriffe in den Verkehrsablauf auf der Bundesautobahn A 3 auf das zwingend Notwendige beschränkt werden (so die Nebenbestimmung A XI 13.4.1 Nr. 2). Dazu ist geplant, die erforderlichen Transporte nachts und an Wochenenden durchzuführen.

### **18.3.2 Transportmengen**

Die Anzahl der Transporte ist sowohl kumulativ als auch bezogen auf die einzelnen Maßnahmen dargestellt. Grundlage der Ermittlungen der Vorhabensträgerin ist nach Darstellung im Erläuterungsbericht des Planteils B5, S. 22, eine durchschnittliche Ladekapazität von 10 m<sup>3</sup> bzw. 20 t pro LKW – Fahrt für Schütt- und Stückgut sowie 7 – 10 m<sup>3</sup> pro Fuhre für Beton.

Die Addition der Materialtransporte ergibt für die aufgeführten Baumaßnahmen eine Gesamtzahl von ca. 1,25 Mio. Lkw-Transporten verteilt über die gesamte Bauzeit von neun Jahren.

### **18.3.3 Transportarten**

Der An- und Abtransport der Ver- und Entsorgungsgüter erfolgt über das Straßennetz. Von Einwenderseite wurde zwar gefordert, die Möglichkeiten des Massentransports per Schiff,

auf vorhandenen oder neu zu verlegenden Gleisen per Bahn sowie des Einsatzes von Transportbändern zu prüfen.

Die genannten Alternativen zum Lkw- Transport auf der Straße wurden von der Vorhabens-trägerin aber wegen der zu erwartenden größeren Belastungen im Umfeld des Flughafens aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht verworfen.

Der Main als Wasserstraße wäre vom Baufeld der Landebahn Nordwest zwar auf kurzem Weg zu erreichen. Auch die angesprochenen vorhandenen Gleisanschlüsse liegen in der Nähe des umfangreich beplanten Südbereichs. Es ist allerdings zu bedenken, dass beide Alternativen zusätzliche Flächen für erforderliche Zwischenlager an den Be- und Entladestel-len am Flughafen und am Bestimmungsort bzw. beim Lieferanten beanspruchen würden. Die in Frage kommenden Deponien sind nicht unmittelbar an Wasserstraßen und Güterbahnhöfe angebunden, so dass auch hier Belastungen durch Lkw- Fahrten in den Ortsdurchfahrten der Städte und Gemeinden an Main und Rhein entstünden und darüber hinaus durch Fahrten vom und zum Übergabepunkt Entfernungen zurückzulegen wären, die bezogen auf die Bahn- bzw. Schiffskilometer unverhältnismäßig hoch wären.

#### **18.4            Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes**

Die Vorhabensträgerin hat nachgewiesen, dass sich durch den bauzeitlich bedingten Ver-kehr keine maßgebliche Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes ergibt. Auch das Hessische Landesamt für Straßen und Verkehrswesen hat in seiner Stellungnahme vom 01.04.2005 bestätigt, dass der Baustellenverkehr über das vorhandene Straßennetz ohne gravierende Schwierigkeiten abgewickelt werden kann.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der vom Baustellenverkehr betroffenen Straßen erfolgte auf der Basis der Grundbelastung im Jahr 2010 in den maßgebenden Spitzenstunden 06:00 – 07:00 Uhr, 07:00 – 08:00 Uhr, 14:00 – 15:00 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr. Diese wurde mit dem zu erwartenden Baustellenverkehr in einem konservativen Ansatz überlagert, indem das Tagesverkehrsaufkommen, das an 95 % der Tage mit Bautätigkeit nicht überschritten wird, angesetzt wurde. Für die darüber hinausgehenden Belastungsspitzen wird die weitere Bauablaufplanung an die verfügbaren Leistungsreserven des Straßennetzes angepasst.

Demzufolge wurde an den Übergabepunkten zum überörtlichen Straßennetz an der Anschlussstelle Zeppelinheim (Bundesautobahn A 5) eine Belastung von ca. 2.350 Lkw-Fahrten pro Tag, an der Kelsterbacher Spange (B 43) von ca. 1.160 Lkw-Fahrten pro Tag

und an der Rüsselsheimer Straße (B 43) von ca. 710 Lkw-Fahrten pro Tag angenommen. Dabei erreicht der Verkehrsablauf der untersuchten Abschnitte nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) auch während der Spitzenstunden mindestens noch die Qualitätsstufe ausreichend.

Da der Übergabepunkt „Bundesstraße B 43“ nur zur Errichtung des Haupteinflugzeichens (HEZ) West mit insgesamt 199 Transporten genutzt werden soll, konnte auf eine weitergehende Untersuchung der Belastung verzichtet werden.

Die mit der Bautätigkeit verbundenen verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z. B. notwendige Umleitungen des Kfz-Verkehrs und die damit einhergehenden Belästigungen für Verkehrsteilnehmer, sind hinzunehmen. Fahrten durch bewohnte Gebiete sind grundsätzlich nicht gestattet (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.4 Nr. 2).

Die von der Stadt Kelsterbach vorgeschlagene Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Rollbrücken stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine sinnvolle Alternative zu den geplanten Liefer- und Entsorgungswegen dar. Dies würde zu einer Fahrzeitverlängerung für die Baustellenfahrzeuge ohne eine Entlastung der öffentlichen Straßen und der untersuchten Knotenpunkte führen. Zudem würde der Baustellenverkehr dadurch zunächst auf das bestehende Flughafengelände führen. Hier ist aus flugbetrieblichen Gründen bereits der Vorfeldverkehr auf das erforderliche Minimum zu beschränken; vgl. ADM Part 2 Chapter 4.3.2. Um so mehr muss dies für Baustellenverkehr gelten. Von dort aus müsste über die Kreisstraße Okrifteler Straße/Airportring (K 152/K 823) ein Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz gewählt werden.

### **18.5 Schutzmaßnahmen während der Bauzeit**

Zur Gewährleistung des bauzeitigen Brandschutzes hat die Vorhabensträgerin ein Brandschutzkonzept zu erstellen und mit den jeweils zuständigen Brandschutzdienststellen abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.1.3 Nr. 1 und 2).

Darüber hinaus wird mit Nebenbestimmung unter A XI 13.1.1 verfügt, dass sämtliche Bauarbeiten im Bereich des bestehenden Start- und Landebahnsystems mit der Deutschen Flugsicherung abzustimmen sind.

Die Baustellen sind so abzusichern, dass ein Betreten durch Unbefugte nicht möglich ist (vgl. Nebenbestimmungen unter A XI 13.1.2).

Baufahrzeuge sind über Nacht und am Wochenende in gesicherten Bereichen abzustellen. Materiallagerungen haben so zu erfolgen, dass ein Zugriff Unbefugter verhindert wird.

## **18.6 Verkehrsführung während der Bauzeit**

Die Verkehrsführung während der Bauzeit ist sichergestellt. Der Baustellenverkehr wird nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde auf direktem Weg zu anderen Bauflächen oder zum öffentlichen Verkehrsnetz unter Minimierung der erforderlichen Eingriffe geführt.

Dies ist den Plänen B5.2-1 und -2 sowie B5.3-1 bis -5 zu entnehmen.

Aus den Verkehrsführungs- und Beschilderungsplänen für die einzelnen Bauphasen in den Plänen B1.1.8-1 bis B1.1.8-5 und B2.2.10-1 bis B2.2.10-5 geht hervor, dass eine bauzeitliche Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs durch eine angepasste Verkehrsführung verhindert wird.

Zur Gewährleistung der Verkehrsfunktion von vorübergehend beanspruchten Straßen wurden die erforderlichen Regelungen in den Nebenbestimmungen unter A XI 13.4 getroffen.

Die Belange der öffentlichen Sicherheit, insbesondere die Erreichbarkeit von bebauten Grundstücken während der Bauzeit, sind in den Nebenbestimmungen zur Baulogistik unter A XI 13.1.3 berücksichtigt.

Die Maßnahmen für die Verkehrsführung während der Bauzeit werden vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt, die Anordnungen zur Verkehrsführung und Beschilderung beantragt (vgl. Nebenbestimmung unter A XI 13.4.1 Nr. 1).

## **19 Sonstige Belange**

### **19.1 Treibstoffschnellablass (Fuel Dumping)**

Eine Gefahr für die Gesundheit von Menschen und eine Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie von Flora und Fauna durch Immissionen eines notfallbedingten Ablassens von Kerosin besteht für die Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main nicht. Auch eine Kontamination des Bodens durch abgelassenes Kerosin ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen.

Flugzeugtypen für Kurz- und Mittelstrecken, wie etwa die Baureihen Airbus A300, Airbus A310 und Airbus A320 sowie etwa Boeing B737 und B757, verfügen von vornherein nicht über Vorrichtungen zum Treibstoffschnellablass. Diese Flugzeuge können, wenn dies geboten ist, auch mit vollen Tanks wieder landen. Ein Treibstoffschnellablass muss nur dann durchgeführt werden, wenn in einem unabweisbaren Notfall ein Flugzeug nach dem Start wieder landen muss und zur Herstellung des maximal zulässigen Landegewichtes (Maximum Landing Weight) das Treibstoffgewicht verringern muss. Über eine derartige Technik zum

Ablassen von Kerosin verfügen Langstreckenflugzeuge, wie beispielsweise Flugzeuge der Baureihen Airbus A330 und A340, Boeing B747, B767 und B777 sowie die MD11 und die DC10.

Soweit in notfallbedingten Einzelfällen bei den Flugzeugtypen, die über entsprechende Vorrichtungen verfügen, zur Herstellung des zulässigen Landegewichtes Treibstoff abgelassen werden muss, schreiben die Vorschriften der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (International Civil Aviation Organisation (ICAO)) für diesen Vorgang eine Mindesthöhe von 6.000 Fuß, d. h. etwa 1.830 Meter, über Grund vor (vgl. ICAO Doc 4444 - Air Traffic Management, Amendment 4 (Nov 2005), 15.5.3.1.2). Meist erfolgt das Fuel Dumping jedoch in einer Flughöhe von vier bis acht Kilometern. Zudem soll eine Fluggeschwindigkeit von mindestens 500 km/h eingehalten werden. In der Praxis sind es in der Regel 600 bis 700 km/h. Von der Deutschen Flugsicherung (DFS) wird dem betroffenen Flugzeug nach Möglichkeit ein Luftraum mit geringem Flugverkehr über einem Gebiet mit möglichst geringer Besiedlung zugewiesen. In der Nähe des Frankfurter Flughafens finden daher grundsätzlich keine Dumpingvorgänge statt. Dies ist der folgenden Auflistung zu entnehmen:

**Tabelle 5 Treibstoffschnellablässe über hessischem Gebiet**

Datum	Lfz-Typ/ Flug-Nr.	Flughöhe [m ü. NN]	Menge [kg]	Gebiet
18.02.1994		2.700	10.000 kg	Wetterau
25.08.1994		5.000	20.000 kg	Gladenb. Bergland
14.10.1994	B747/LH744	8.500	27.000 kg	Vogelsberg
13.12.1994	B747/THA931	5.500	60.000 kg	Hess. Bergland
08.02.1995	B747/PR731	4.500	70.000 kg	Raum Gedern
17.06.1995		4.000	13.500 kg	Hünstetten/Limburg
25.10.1995	B763/DL027	2.000	2.250 kg	Nördl. Frankfurt
22.01.1996	B747/NMB668	4.900	46.000 kg	Hess. Bergstraße
15.02.1996	L101/DL60A	--	3.600 kg	Linie Gießen-Edersee
13.03.1996	B747/PA743	4.600	25.000 kg	Linie Gießen-Edersee
18.05.1996	L101/DL27	4.600	19.600 kg	Linie Gießen-Edersee
18.05.1996	B747/LH8456	4.300- 6.100	50.000 kg	Rhön (teilweise)
19.06.1996	B747/JL408	4.600	69.800 kg	Gießen/Warburg/Fulda
23.06.1996	B767/DE7342	1.700	20.000 kg	Linie Aschaffenburg-Gedern
05.11.1996	B747/LH492	5.000	70.000 kg	Schameder/Kassel/Fulda
25.11.1996	MD11/DL27	2.500	20.000 kg	Nidderau/Gießen/Gedern
28.05.1998	B767/SW282	2.000	20.000 kg	Aschaffenburg/Gedern/Rüd.
10.03.1999	B767/UA977	4.600	12.300 kg	NW Frankfurt M./Taunus
09.05.1999	B747/LH8160	2.750	87.000 kg	Taunus/Limburg

Datum	Lfz-Typ/ Flug-Nr.	Flughöhe [m ü. NN]	Menge [kg]	Gebiet
18.07.1999	B747/LH498	4.900- 7.300	40.000 kg	Sauerland/Hunsr./Rüdesheim
21.11.1999	A340/LH434	6.400	30.000 kg	Erlangen/Fulda/Hammelburg
28.11.1999	B747/LH8392	7.300	40.000 kg	Passau/Würzburg/Fulda
11.12.1999	A340/LH408	6.400	25.000 kg	Gießen/Schameder
30.12.1999	A340/LH438	4.800	40.000 kg	Gießen/Hirzenhain/Edersee
16.01.2000	B747/LH422	4.880	56.000kg	Gerolstein/Idstein
29.04.2000	B747/ANA210	4.300	26.250kg	Giesen/Fulda/Hess. Lichtenau
30.05.2000	A340/LH718	4.800	54.000kg	Hess. Lichtenau/Fulda
30.07.2000	B747/LH454	4.880	90.000kg	Fritzlar/Lauterbach/Giesen
04.09.2000	CFG232	4.880	20.000kg	Hess. Lichtenau/Fulda
08.09.2000	B747/LH492	4.880	80.000kg	Hess. Lichtenau/Gersfeld
10.11.2000	A340/LH434	4.800- 7.600	35.000kg	Warburg-40km südl. Fulda
27.01.2001	B747/LH8498	2.744	50.000kg	Bad-König-Dinkelsb.-Würzburg
11.03.2001	B747/NH210	3.960	90.000kg	Giessen-Fulda-Warburg
08.07.2001	B747/LH720	4.572	40.000kg	Fulda/Hess. Lichtenau/Gedern
23.08.2003	B744/QFA6	5.486	80.000kg	Hanau-Schweinfurt
09.03.2004	A343/LH600	3.048	20.000kg	Rhön
08.06.2004	DC10/OAE721	6.096	40.000kg	Rheingau-Westerwald
19.06.2004	B744/LH572	7.620	35.000kg	Darmstadt-Aschaffenburg
17.07.2004	B744/CKS625	3.048	12.000kg	Borken-Hess.Licht.-Rotenbg.
05.09.2004	C17/RCH102	4.876	33.500kg	Gersfeld-Borken-Kassel
01.10.2004	A343/LH730	7.924	17.000kg	München-Frankfurt
10.10.2004	A343/LH406	4.572	48.000kg	Gießen-Warburg
06.11.2004	B744/CA936	4.267	100.000kg	Marbg.-Fritzl.-Hess. Licht.-Alsfeld
22.03.2005	A346/LH740	3.962	66.000kg	Gießen/Lichtenau
30.03.2005	B742/EIA1352	3.962	18.144kg	Nordöstl. FFM-Wetterau
24.05.2005	A346/LH740	4.267	40.000kg	Fulda - Hess. Lichtenau
01.01.2006	B744/LH720	3.962	50.000kg	Gießen/Warburg
08.01.2006	MD11/LH8162	4.876	40.454kg	Raum Biedenkopf
08.01.2006	MD11/LH8162	4.876	36.363kg	Raum Allendorf/Eder
28.01.2006	A343/LH600	5.181 - 5.791	20.000kg	Raum Odenwald
13.08.2006	MD11/LH8390	6.096	11.000kg	Raum Gedern
10.12.2006	A332/GF006	3.352	12.000kg	Raum Gedern
21.12.2006	A343/LH492	4.267	60.000kg	Fulda – Hess. Lichtenau
09.01.2006	B744/LH772	6.705	40.000kg	Raum Gedern
10.05.2007	B763/UA953	5.791	10.400kg	Raum NW Taunus
09.06.2007	A343/GF016	4.876	18.500kg	Raum Schweinfurt-Hanau-Gedern- Bad Neustadt

Beim Treibstoffschnellablass wird das Kerosin über ein Düsensystem an den äußeren Flügelenden in kleinen Tröpfchen an die Atmosphäre abgegeben, wo es durch die Wirbelbildung hinter dem Flugzeug fein zerstäubt wird. Der weitaus größte Teil des freigesetzten Treibstoffs verdunstet in den höheren Luftschichten und wird durch die Strahlungsenergie der Sonne zu Wasser und Kohlendioxid abgebaut. Nur ein Bruchteil des im Notfall abgelassenen Kerosins erreicht, weit gestreut und in äußerst geringen, kaum nachweisbaren Konzentrationen, überhaupt den Erdboden.

Abschätzungen zufolge treffen bei einer Freisetzung in einer Höhe von 1500 Metern bei Windstille und einer Bodentemperatur von 15 °Celsius (C) rechnerisch etwa 8 % der insgesamt abgelassenen Treibstoffmengen auf dem Boden auf. Daraus lässt sich für die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 500 km/h eine Bodenbelastung von 0,02 g/m<sup>2</sup> ermitteln. Die bei dieser Betrachtung vorausgesetzte Windstille ist unter realen Bedingungen allerdings äußerst unwahrscheinlich. Vielmehr ist bereits bei geringen Luftbewegungen davon auszugehen, dass der freigesetzte Treibstoff nahezu völlig verdunstet, ehe er die Erdoberfläche erreichen kann. Somit konnten bislang nach einem Fuel Dumping weder in Pflanzen noch in Bodenproben Rückstände von Kerosin nachgewiesen werden.

Auch die verbleibende Konzentration in der Atemluft ist derart gering, dass eine gesundheitlich relevante Exposition der Bevölkerung nicht anzunehmen ist (vgl. dazu Tessaureaux/Mach/Koss, „Flugzeugtreibstoffe und Flugzeugemissionen - Eine Risikocharakterisierung für Flughafenanwohner am Beispiel des Hamburger Flughafens“, Zentralblatt für Hygiene und Umweltmedizin 1998, Seite 140).

Daher ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass durch das Ablassen von Kerosin im Notfall weder die Gesundheit von Menschen noch die Umwelt gefährdet ist.

Die in Einwendungen erhobene Behauptung, Flugzeuge ließen im regulären Landeanflug Treibstoff in unmittelbarer Nähe des Flughafens Frankfurt Main ab, trifft nicht zu, wie die dargestellten Aufzeichnungen erweisen. Es handelt sich bei dieser Beobachtung um Verwirbelungen von Kondenswasser, die von den Tragflächenkanten ausgehen und bei hoher Luftfeuchtigkeit hinter landenden Flugzeugen als Dunstfahnen sichtbar werden.

## **20 Individuelle Betroffenheit**

### **20.1 Grundeigentum**

Die durch das planfestgestellte Vorhaben bewirkten Folgen für das Grundeigentum Dritter sind gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Neben der unmittelbaren



Grundinanspruchnahme durch Entzug bzw. Belastung des Grundeigentums im Erweiterungsbereich des künftigen Flughafens sowie im Bereich der Kompensationsmaßnahmen gehen von dem Vorhaben Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken durch Immissionsbelastungen, Hindernisbegrenzungsmaßnahmen, die Erweiterung des Bauschutzbereiches und die geänderte Risikoexposition aus. Einige dieser Auswirkungsfaktoren können zu Wertminderungen und/oder zur Erschwerung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit bzw. Verwertbarkeit von Grundstücken führen. Darüber hinaus hat das Vorhaben hinsichtlich mancher Grundstücke Änderungen der Grundstücksumgebung zur Folge.

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche dieser Vorhabenswirkungen – soweit sie überhaupt rechtlich geschützte Belange betreffen – ermittelt. Sie werden im Rahmen der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon vergewissert und stellt – soweit erforderlich – durch die Festlegungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sicher, dass die Folgen des Vorhabens für das Grundeigentum auf das vor dem Hintergrund der Vorhabensziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben, was sowohl die Grundinanspruchnahme als auch die grundstücksbezogenen Auswirkungsfaktoren wie etwa die Immissionen betrifft. Verbleibende Belastungen sind als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums vor dem Hintergrund der festgestellten Gemeinwohlnützigkeit der Erweiterung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main zumutbar.

#### **20.1.1 Maßstäbe für die Abwägung**

Im Hinblick auf die unmittelbare Grundinanspruchnahme durch Entzug oder Belastung des Eigentums Dritter für Teile des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens wird das Abwägungsprogramm durch die Reichweite der grundstücksbezogenen Wirkungen des Planfeststellungsbeschlusses bestimmt.

##### **20.1.1.1 Grundstücksbezogene Wirkungen des Planfeststellungsbeschlusses**

Gemäß § 28 Abs. 1 S. 1 LuftVG ist für Zwecke der Zivillufffahrt die Enteignung zulässig. Damit ist gesetzgeberisch entschieden, dass sich ein Vorhaben der Zivillufffahrt grundsätzlich gegenüber Eigentumsrechten Dritter durchsetzen kann. Hat ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden, ist der festgestellte Plan gemäß § 28 Abs. 2 LuftVG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die Planfeststellung entfaltet mithin enteignungsrechtliche Vorwirkung. Die enteignungsrechtliche Vorwirkung bezieht sich auf sämtliche in einem funktionalen Zusammenhang mit den Zwecken der Zivillufffahrt stehende Vorhabensteile und betrifft damit auch Flächen, die für die Kompensation der vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft, Wald und besonders geschützte Habitate benötigt werden (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 – 4 A 29.95 – juris, Rn. 25, für

Fernstraßenvorhaben; außerdem Giemulla, in: Giemulla/Schmid, LuftVG, Loseblatt, Stand: 2007, § 28, Rn. 4a f.; Hofmann/Grabherr, LuftVG, Loseblatt, Stand: 2006, § 28, Rn. 6).

Bereits mit der Planrechtfertigung steht fest, dass das Vorhaben mit den Zielen des Luftverkehrsrechts übereinstimmt und daher im öffentlichen Interesse vernünftigerweise geboten ist. Damit ist die Eignung des Vorhabens zur Überwindung entgegen stehender Eigentumsrechte dem Grunde nach gegeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1073.04 – UA S. 83 f.; dazu C III 1.5), weil die Enteignungsvoraussetzung des Gemeinwohlbezugs (Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG) dargetan ist. Nach durchgeführter fachplanerischer Abwägung der Planungsalternativen ist des Weiteren gesichert, dass der Standort des planfestgestellten Vorhabens bzw. seiner jeweiligen Bestandteile sowohl unter dem Gesichtspunkt der aus den Vorhabenszielen resultierenden Bedarfsanforderungen als auch im Hinblick auf die wesentlichen, eine Standortentscheidung beeinflussenden Auswirkungsfaktoren vorzugswürdig ist (vgl. für die Flugbetriebsflächen C III 2.6; für den Terminal 3 und die Luftfrachtflächen im Süden des Flughafengeländes vgl. C III 3.2.6 und 3.3.3). In diese Abwägung sind auch die Grundinanspruchnahme durch die jeweiligen Vorhabensvarianten sowie die durch das Vorhaben verdrängten bzw. beeinträchtigten Grundstücksnutzungen in einer den Vergleich ermöglichenden Prüfungstiefe eingestellt worden (vgl. etwa C III 2.6.4.2.3). Nach durchgeführter flugbetrieblicher Prüfung sowie der Überprüfung der für die Dimensionierung ebenfalls maßgeblichen Gesamtfunktionalität des erweiterten Systems der Flugbetriebsflächen ist darüber hinaus gewährleistet, dass das Vorhaben vor dem Hintergrund der an seine Funktionalität gestellten, aus dem prognostizierten Verkehrsvolumen abgeleiteten Anforderungen korrekt zugeschnitten ist und sich nicht als „überschießend“ darstellt (vgl. dazu C III 2.2 und 2.3). Aus der Zusammenschau von Planrechtfertigung, Planungsalternativen, flugbetrieblicher Prüfung und Untersuchung der Gesamtfunktionalität folgt mithin grundsätzlich auch eine Aussage im Hinblick auf die vom Vorhaben zu beanspruchenden Grundstücke: Fest steht, dass für das Vorhaben Eigentum Dritter in Anspruch genommen werden darf und welche Grundstücke insoweit ihren Eigentümern entzogen oder belastet werden dürfen. Diese unmittelbaren Betroffenheiten des Eigentums sind untrennbare Kehrseite der bereits getroffenen Feststellung, dass das Vorhaben überhaupt sowie an dem planfestgestellten Standort und in der planfestgestellten Gestalt benötigt wird.

Gleiches gilt grundsätzlich auch im Hinblick auf die Kompensation für die vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft, Wald sowie besonders geschützte Habitate. Für Kompensationsmaßnahmen dürfen nur solche Grundstücke in Anspruch genommen werden, die sich zur Erreichung der Ziele der Kompensation objektiv eignen. Bei Vorliegen eines objektiv für eine Maßnahme geeigneten Grundstücks braucht die Behörde zwar nicht jedem Hinweis

auf andere Grundstücke nachzugehen, die zur Zweckerreichung möglicherweise gleich gut geeignet sind. Allerdings hat sie bei ihrem Auswahlprozess zu prüfen, ob im Einzelfall Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls Erfolg versprechen, dort aber zu geringeren Betroffenheiten privaten Eigentums führen. Dies ist Ausprägung des auch hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Anordnungen geltenden enteignungsrechtlichen Übermaßverbots (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 – 4 A 29.95 – juris, Rn. 26).

Der Auswahlvorgang hinsichtlich der für die Kompensationsmaßnahmen beanspruchten Grundstücke ist von der Planfeststellungsbehörde unter eingehender Prüfung und Würdigung der Eignung sowie der grundstücksbezogenen Auswirkungen der einzelnen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die fachliche Eignung der – bereits von Seiten der Vorhabensträgerin unter anderem unter dem Kriterium der Auswirkungen auf die bisherigen (landwirtschaftlichen) Grundstücksnutzungen ausgewählten – Kompensationsmaßnahmen bejaht und sich dabei auch mit den konkreten, vom BUND genannten Alternativflächen auseinandergesetzt. Sie ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass die hier festgestellten Maßnahmen den auf den Alternativflächen zu verwirklichenden Kompensationsmaßnahmen vorgezogen werden können (vgl. für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen C III 7.1.4.1.2.2.2).

Die Planfeststellung trifft selbst indessen keine Entscheidung über den Eigentumsentzug als solchen bzw. die Belastung des Eigentums. Sie beschränkt sich auf die Aussage, dass ein bestimmtes Grundstück in der benannten Größe mit der beabsichtigten Art und Weise der Inanspruchnahme – dauernder vollständiger Eigentumsübergang, Nutzungsrechte ohne Eigentumsübergang bzw. vorübergehende Inanspruchnahme – für das Vorhaben benötigt wird. Die enteignungsrechtlichen Fragestellungen der konkreten juristischen Ausgestaltung dieser Eigentumsinanspruchnahme, namentlich ob der jeweils verfolgte Zweck eine förmliche Enteignung erfordert oder auf andere, weniger schwer in die Rechte des Betroffenen eingreifende Weise erreicht werden kann, ob die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen einer Enteignung vorliegen oder welche Entschädigung für die Enteignung zu leisten ist, bleiben dem nachfolgenden Enteignungsverfahren vorbehalten (vgl. insbesondere die §§ 5, 8, 22, 27 f., 38 ff. des Hessischen Enteignungsgesetzes [Hess. EnteignungsGes]).

#### **20.1.1.2 Ermittlungs- und Abwägungsprogramm der Planfeststellung**

Die vorstehend beschriebenen grundstücksbezogenen Wirkungen der Planfeststellung bestimmen das von der Planfeststellungsbehörde abzuarbeitende Ermittlungs- und Abwägungsprogramm. Die Tatsache, dass der Akt des Eigentumsentzugs bzw. der Eigentumsbelastung nicht unmittelbar durch den Planfeststellungsbeschluss vorgenommen wird, bedeutet

nicht, dass die Planfeststellungsbehörde die Belange der Grundstückseigentümer und -nutzer nicht zu ermitteln bzw. zu würdigen braucht. Vielmehr bedarf es der Aufklärung des gesamten für die Abwägung relevanten Sachverhalts, zu dem neben den für das Vorhaben in einer bestimmten Gestalt streitenden Gründen auch die entgegenstehenden Eigentums- und Nutzungsrechte an den betroffenen Grundstücken gehören. Mit der Berücksichtigung des Aspekts der Grundinanspruchnahme in der Betrachtung der Planungsalternativen ist dies in einer für den Vergleich erforderlichen und ausreichenden, vor allem am Maß der Flächeninanspruchnahme sowie den groben Flächennutzungen orientierten Ermittlungstiefe bereits geschehen. Dies genügt grundsätzlich für die abwägende Würdigung der Eigentümerbelange, sofern sich über die bloße Tatsache der Überplanung hinaus keine besonderen Betroffenheiten der jeweiligen Grundstückseigentümer aufdrängen oder vorgetragen worden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18.91 – juris, Rn. 26).

Die Planfeststellungsbehörde nimmt darüber hinaus im Rahmen der detaillierten Betrachtung der grundstücksbezogenen Betroffenheiten individuelle Besonderheiten der Nutzung von Grundstücken sowie deren Bedeutung für die Eigentümer und sonstigen Berechtigten in den Blick, soweit sich diese aus dem bekannten Tatsachenstoff heraus aufdrängen (vgl. dazu insbesondere C III 20.1.2.2.1.1.1 und 20.2.1). Sie hat in diesem Zusammenhang anlassbezogen ermittelt, ob und ggf. welche Besonderheiten im Hinblick auf die Nutzung der vom Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücke bestehen, die – über die Tatsache des Entzugs oder der Belastung des Grundeigentums hinaus – besondere Abwägungsrelevanz entfalten können (etwa wenn infolge des Grundstücksentzugs eine Existenzgefährdung des Grundeigentümers oder –nutzers zu besorgen ist oder bereits bekannte und konkretisierte Planungen künftiger Grundstücksnutzungen vereitelt werden). Die Planfeststellungsbehörde hat sich aus diesem Grund unter der Fragestellung der Betroffenheit des Grundeigentums (wie auch der damit eng verbundenen Betroffenheiten von Landwirtschaft und Gewerbe) intensiv mit den einschlägigen Einwendungen und Stellungnahmen auseinandergesetzt, soweit aus ihnen Anhaltspunkte für besondere in der Abwägung zu berücksichtigende Umstände der Grundstücksnutzung bzw. Folgen der Grundinanspruchnahme zu entnehmen waren. Sie hat daran anknüpfend – soweit erforderlich – die weitere Aufklärung des entscheidungserheblichen Sachverhalts durch die Einräumung der Gelegenheit zur weiteren Konkretisierung der von den Betroffenen erhobenen Einwendungen (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde an bestimmte von Ersatzaufforstungsmaßnahmen betroffene Landwirte vom 06.07.2007) sowie mittels Durchführung ergänzender Einzelerörterungen der relevanten Einwendungen betrieben.

Die Planfeststellungsbehörde legt – soweit Anlass dafür besteht – diesbezüglich vor allem Augenmerk die wirtschaftlichen Folgen der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme im Hinblick auf private Grundeigentümer. Sie genießen den Schutz der Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG, die besondere Anforderungen an den Eigentumsentzug bzw. die sonstige Beschränkung der Eigentumsrechte stellt. Dieser besondere verfassungsrechtliche Eigentumsschutz gilt – entgegen dem Vortrag in einigen Einwendungen von Städten, Gemeinden und Landkreisen im Flughafenumland – mangels Grundrechtsfähigkeit nicht für die kommunalen Gebietskörperschaften. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch Kommunen grundsätzlich ihre einfachrechtliche Position als Eigentümer von Grundstücken verteidigen und aufgrund dessen wie auch Private etwa Auflagen zum Schutz vor unzumutbaren Vorhabensauswirkungen beanspruchen können. Ihre Eigentümerinteressen sind in der fachplanerischen Abwägung jedoch gegenüber den verfassungsrechtlich mit besonderem Gewicht versehenen Belangen der Privateigentümer geringer zu gewichten, soweit es um die unmittelbare Berufung auf die Eigentümerstellung gegenüber der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung geht (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – juris, Rn. 445). Etwas anderes gilt ausnahmsweise lediglich dann, wenn gerade die Eigentümerstellung die Verwirklichung einer kommunalen Aufgabe erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht und infolge dessen von der Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 137 Abs. 1–3 HV) erfasst ist (vgl. zum Ganzen etwa BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18.91 – juris, Rn. 26; Urteil vom 24.11.1994 – 7 C 25.93 – juris, Rn. 28 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde kann daher als Leitlinie für ihre Abwägung davon ausgehen, dass der Grundsatz, zunächst Eigentum der Vorhabensträgerin und sodann öffentliches Eigentum vorrangig vor privatem Eigentum für das Vorhaben in Anspruch zu nehmen, auch gegenüber den Kommunen gilt. Dies ist zudem unabhängig von der Tatsache der Fall, ob die jeweilige Kommune an der Vorhabensträgerin beteiligt ist oder nicht. Der Vortrag in Einwendungen und Stellungnahmen, wonach eine Abwägungsdirektive dergestalt bestehe, dass für das Vorhaben vorrangig Grundstücke der Stadt Frankfurt am Main in Anspruch zu nehmen seien, weil diese im Unterschied zu den übrigen Flughafenanrainerkommunen Anteile an der Vorhabensträgerin besitze, wird daher zurückgewiesen. Bei der Vorhabensträgerin handelt es sich um eine eigene, von der Stadt Frankfurt am Main personenverschiedene Rechtspersönlichkeit des privaten Rechts, an der die Stadt Frankfurt am Main über die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH lediglich mit einem Anteil von gegenwärtig 20,21% beteiligt ist. Das Grundeigentum der Stadt Frankfurt am Main ist daher im Rahmen der Abwägung nicht als vorrangig in Anspruch zu nehmendes Eigentum der Vorhabensträgerin zu qualifizieren. Eine Leitlinie für die Abwägung, wonach die Wertigkeit der kommunalen Eigentümerbe-

lange je nach Beteiligung der jeweiligen Kommunen an der Vorhabensträgerin abgestuft ist, besteht nach alledem nicht.

Neben den Belangen der Eigentümer bezieht die Planfeststellungsbehörde – soweit Anhaltspunkte dafür bestehen – auch die Interessen der Inhaber beschränkter dinglicher Rechte an Grundstücken sowie der aufgrund obligatorischer Verträge (Miete, Pacht) Berechtigten in die Abwägung ein. Schuldrechtliche Ansprüche aus Miete und Pacht genießen als vermögenswerte Rechte den verfassungsrechtlichen Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG. Sie sind von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit betroffen und vermitteln infolge dessen im Rahmen der Planfeststellung ein Recht auf gerechte Abwägung gegen die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.09.1997 – 4 A 36.96 – juris, Rn. 26; BVerwG, Urteil vom 05.11.1999 – 4 CN 3.99 – juris, Rn. 17; OVG NRW, Urteil vom 06.01.2003 – 7A D 13/01.NE – juris, Rn. 67). Obligatorisch Berechtigte können ihre Belange jedoch nur nach Maßgabe ihrer schuldrechtlichen Rechtspositionen, namentlich des ihnen nach den einschlägigen privatrechtlichen Vorschriften vermittelten Bestandsschutzes geltend machen (BVerwG, a. a. O.; SächsOVG, Beschluss vom 08.12.2005 – 5 BS 186/05 – juris, Rn. 7). Die Planfeststellungsbehörde ist daher berechtigt und verpflichtet, die Laufzeit entsprechender Verträge sowie die Fristen für die Kündigung seitens des Verpächters bzw. Vermieters bei der Ermittlung und Gewichtung der Interessen von obligatorisch Berechtigten an der Weiternutzung gemieteter oder gepachteter Immobilien zu berücksichtigen.

Des Weiteren ist die Abwägung an dem aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten resultierenden Postulat zu orientieren, dass die Inanspruchnahme fremden Eigentums für das Vorhaben nicht nur ihrem räumlichen Umgriff nach, sondern auch im Hinblick auf die inhaltliche Art und Weise der Grundinanspruchnahme auf das für die Verwirklichung der Planungsziele unumgängliche Minimum begrenzt bleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher im Einzelnen davon vergewissert, dass der vollständige Entzug fremden Eigentums auf diejenigen Fälle beschränkt bleibt, wo die Zuordnung des Vollrechts zur Vorhabensträgerin für die Realisierung des Vorhabens zwingend ist und eine bloße (ggf. dinglich gesicherte) Berechtigung der Vorhabensträgerin zur Ausübung bestimmter Nutzungen auf den weiterhin im Eigentum Dritter verbleibenden Grundstücken nicht ausreichen würde.

Nicht zu dem von der Planfeststellungsbehörde zu bewältigenden Ermittlungs- und Abwägungsprogramm gehört demgegenüber nach dem oben Ausgeführten die Behandlung der dem nachgelagerten Enteignungsverfahren vorbehaltenen Fragestellungen, die sich auf die Erforderlichkeit der förmlichen Enteignung sowie die für den Rechtsverlust zu gewährende Entschädigung beziehen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher keinen Anlass, der ver-

schiedentlich in Einwendungen und Stellungnahmen erhobenen Forderung nachzugehen, der Vorhabensträgerin anstelle der von ihr beantragten dinglichen Sicherung von Grundstücksnutzungen den Abschluss von Gestattungsverträgen mit den Grundeigentümern aufzugeben, soweit nicht über den Umstand der bloßen Eigentumsinanspruchnahme hinausgehende Faktoren (etwa hinsichtlich der für Errichtung, Betrieb und Unterhaltung von Kreuzungsbauwerken zu klärenden Einzelheiten; vgl. dazu unter C III 20.1.2.2.1.1.3) vorliegen, die einer spezifischen Regelung bedürfen. Ist entschieden, dass es für die Vorhabensverwirklichung lediglich der Verschaffung eines Nutzungsrechts der Vorhabensträgerin an einem bestimmten Grundstück bedarf, ist das Prüfprogramm der Planfeststellung beendet. Wie dieses Nutzungsrecht juristisch verankert werden kann und ob es dazu der Einleitung eines Enteignungsverfahrens bedarf, betrifft Fragen der Erforderlichkeit einer Enteignung (§ 5 Nr. 2 Hess. EnteignungsGes), an der es fehlen kann, wenn Einigungsbereitschaft – auf die seitens der Enteignungsbehörde hinzuwirken ist (§ 27 Hess. EnteignungsGes) – besteht.

Gleiches gilt für die von zahlreichen Einwendern bzw. Stellung nehmenden Behörden geltend gemachte Forderung nach Ersatzgrundstücken bzw. der Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur angemessenen Verlagerung der durch das Vorhaben verdrängten Grundstücksnutzungen. Hierbei handelt es sich um Modalitäten der für den Rechtsverlust zu gewährenden und im Enteignungsverfahren festzusetzenden Entschädigung, die in Geld, Land oder durch Gewährung anderer Rechte stattfinden kann (vgl. §§ 44 ff. Hess. EnteignungsGes). Die Planfeststellungsbehörde hat daher keinen Anlass, über die Ermittlung der gegenwärtigen Grundstücksnutzungen als wertbildende Faktoren für die betroffenen Grundstücke hinaus der Frage nachzugehen, mit welcher Art des Ausgleichs für die Inanspruchnahme den Belangen der Grundeigentümer und –nutzer am besten Rechnung getragen werden kann. Dies gilt beispielsweise für die von der Stadt Kelsterbach vorgetragene Nutzung eines Teils des Kelsterbacher Waldes als Wildgehege, die von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und der Abwägung zugrunde gelegt wird, aber – anders als von der Einwenderin geltend gemacht – nicht dergestalt eine Konfliktbewältigung gebietet, dass im Rahmen der Planfeststellung über eine Verlagerung dieses Geheges zu entscheiden wäre.

Auch die Forderung der Stadt Kelsterbach, die in den Waldgrundstücken lagernden Sande und Kiese im Falle einer Inanspruchnahme der Flächen für das Vorhaben zur eigenen Verwertung zu erhalten, ist der Entschädigungsproblematik zuzuordnen, über die im Rahmen der Planfeststellung nicht entschieden wird. Gegebenenfalls auf Grundstücken vorhandene abbaufähige Rohstoffe sind als wertbildende Faktoren für die Bemessung der Entschädigung von Bedeutung. Die Planfeststellungsbehörde ist sich darüber bewusst, dass solche Rohstoffe unter dem Kelsterbacher Wald – wie auch in der sonstigen engeren Flughafenumgebung

– möglicherweise vorhanden sind. Ein besonderes, von der Planfeststellung zu bewältigendes Ermittlungs- und Konfliktbewältigungserfordernis resultiert hieraus jedoch nicht, zumal der Umstand des Vorhandenseins etwaiger Bodenschätze in den für das Vorhaben beanspruchten Grundstücken die grundsätzliche Wertung, wonach das Vorhaben an dem planfestgestellten Standort und mit der planfestgestellten Dimensionierung erforderlich ist, nicht in Frage stellt.

## **20.1.2 Grundinanspruchnahme**

### **20.1.2.1 Umfang und Inhalt der Grundinanspruchnahme**

Für das Vorhaben werden nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehende Grundstücke in dem aus den planfestgestellten Grunderwerbsplänen (A I 1.10) und Grunderwerbsverzeichnissen (A I 2.3) ersichtlichen Umfang in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme ist in dem jeweils aus diesen Unterlagen ersichtlichen Umfang in Gestalt des Vollerwerbs von Flächen, der zum vollständigen und dauerhaften Eigentumsentzug bei den bisherigen Grundeigentümern führt, sowie als Berechtigung der Vorhabensträgerin zur Vornahme bestimmter Grundstücksnutzungen (gekennzeichnet als dingliche Sicherungen) vorgesehen. Darüber hinaus sieht die Planung in dem planfestgestellten Umfang die temporäre Inanspruchnahme von Grundstücken während der Bauphase vor.

Die Grunderwerbsverzeichnisse und Grunderwerbspläne weisen den für die Planfeststellung erforderlichen Konkretisierungsgrad auf, nachdem die Vorhabensträgerin auf Veranlassung durch die Planfeststellungsbehörde einen Anhang zu den Grunderwerbsunterlagen erstellt hat, aus dem sich die Zuordnung der Grundinanspruchnahme zu den einzelnen Vorhabenteilen bzw. Maßnahmen lückenlos sowohl in tabellarischer Form als auch in Gestalt entsprechender Plankarten ergibt (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 21.09.2006, Punkt 14; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 31.08.2007 nebst Anlage). Das Maß der zu erwerbenden, mit Nutzungsrechten (ggf. dinglich) zu belastenden oder vorübergehend zu beanspruchenden Flächen geht aus den Grunderwerbsverzeichnissen hervor. Die Verortung der jeweils betroffenen Flächen ist den Grunderwerbsplänen zu entnehmen. Die bisherigen Grundstücksnutzungen sowie die bestehenden dinglichen Berechtigungen werden in den Grunderwerbsverzeichnissen dargestellt und sind im Rahmen der Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen mit Grundbuchstand vom 01.12.2006 aktualisiert worden. Im Laufe der Bearbeitung hat die Vorhabensträgerin die Unterlagen nochmals auf den Stand vom 01.10.2007 aktualisiert (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 15.10.2007).



Mit der von der Vorhabensträgerin als Anhang vorgelegten maßnahmenbezogenen Auflistung der benötigten Grundstücke ist der Planfeststellungsbehörde die Überprüfung möglich gewesen, ob jede der beantragten Grundinanspruchnahmen auf eine bestimmte Maßnahme rückführbar und damit erforderlich ist. In Einzelfällen hat die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich geringer Grundstücksflächen die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme für das Vorhaben verneint und der Vorhabensträgerin die Anpassung der planfestzustellenden Grunderwerbsunterlagen aufgegeben (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2007; Punkte 7 und 8). Die Vorhabensträgerin hat daraufhin das Maß der Grundinanspruchnahme entsprechend reduziert (Schreiben der Vorhabensträgerin an die Planfeststellungsbehörde vom 15.10.2007). Soweit Grundstücke für verschiedene Vorhabensteile bzw. unterschiedliche Maßnahmen in Anspruch genommen werden, konnte die Planfeststellungsbehörde sich davon vergewissern, dass die Inanspruchnahme jeweils auf die Summe des für die jeweiligen Maßnahmen erforderlichen Grundbedarfs beschränkt bleibt. Mithin ist sichergestellt, dass keiner der planfestgestellten Erwerbs- oder Nutzungsfälle ohne konkrete vorhabensbezogene Veranlassung bleibt.

Ebenso konnte sich die Planfeststellungsbehörde davon vergewissern, dass für sämtliche Maßnahmen, die zur Inanspruchnahme von Grundstücken führen und für die daher zumindest ein Nutzungsrecht der Vorhabensträgerin erforderlich ist, ein entsprechender Erwerb bzw. eine Belastung in den Grunderwerbsunterlagen zur Planfeststellung beantragt ist und mithin planfestgestellt werden kann. Der Grundstücksbedarf geht aus den Grunderwerbsunterlagen vollständig hervor. Soweit nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehende Grundstücke ausschließlich durch Einkürzungsmaßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit betroffen sind, bedarf es allerdings keiner Einräumung von Nutzungsrechten der Vorhabensträgerin an den entsprechenden Flächen, da sich die Pflicht der Eigentümer und sonstigen Berechtigten zur Duldung der Abtragung von Hindernissen bereits kraft Gesetzesbefehls aus § 16 LuftVG ergibt, sofern nicht bereits Einigungen mit der Vorhabensträgerin herbeigeführt werden konnten. Dies gilt nicht nur für die Grundstücke, auf denen sich bauliche Luftfahrthindernisse befinden, sondern auch diejenigen Grundstücke der Stadt Kelsterbach, die von den zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Kelsterbacher Wald erforderlichen Maßnahmen betroffen und nicht schon aus anderen Gründen – etwa für die im Kelsterbacher Wald geplanten Kompensationsmaßnahmen – Gegenstand von Nutzungsrechten der Vorhabensträgerin sind.

Die Grunderwerbsverzeichnisse ermöglichen der Planfeststellungsbehörde, sich ein Bild von den durch die Vorhabensrealisierung verdrängten Grundstücksnutzungen zu machen, das für die Abwägung soweit ausreicht, wie nicht von Eigentümern bzw. sonstigen Berechtigten

besondere, über die bloße Tatsache des Eigentums- bzw. Nutzungsentzugs hinausgehende besondere Betroffenheiten infolge der Belastung des Grundeigentums vorgetragen worden sind. Diesem Zweck dient zudem die auf Veranlassung durch die Planfeststellungsbehörde von der Vorhabensträgerin ergänzend vorgelegte Auflistung der abwägungsrelevanten Grundstücksnutzungen auf den von den Ersatzaufforstungsmaßnahmen betroffenen Flächen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 26.03.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 19.04.2007 nebst Anlage „Ergänzende Angaben [Pächter, Nutzer] zum Eigentümerverzeichnis/Berechtigtenverzeichnis“ der Hessischen Landgesellschaft mbH vom 19.04.2007). Diesbezüglich ist von Bedeutung, dass die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet ist (und es ihr regelmäßig auch nicht möglich ist), ohne konkrete Anhaltspunkte von sich aus in alle theoretisch denkbaren Richtungen zu ermitteln, ob mit den aus den Grunderwerbsverzeichnissen ersichtlichen, durch das Vorhaben vereitelten gegenwärtigen Grundstücksnutzungen besondere, in der Abwägung mit einem erhöhten Gewicht zu berücksichtigende individuelle Betroffenheiten einher gehen (vgl. zur Begrenzung der behördlichen Aufklärungspflicht etwa Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage 2005, § 26, Rn. 43).

Nach alledem stellen die Grunderwerbsverzeichnisse, Grunderwerbspläne sowie die auf Veranlassung durch die Planfeststellungsbehörde vorgelegten ergänzenden Angaben der Vorhabensträgerin eine ausreichende Grundlage für die Abwägung der durch das Vorhaben ausgelösten grundstücksbezogenen Betroffenheiten dar. Dieses Abwägungsmaterial ist punktuell durch den grundstücksbezogenen Vortrag in Einwendungen und Stellungnahmen im Hinblick auf besondere – von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigte – Folgen des Eigentums- bzw. Nutzungsentzugs ergänzt worden.

#### **20.1.2.2 Abwägung der Grundinanspruchnahme**

Die Planfeststellungsbehörde wägt die Grundinanspruchnahme im Folgenden eingehend ab, prüft diese dabei insbesondere im Hinblick auf ihre Erforderlichkeit und untersucht ihre Folgen für die Grundstückseigentümer und -nutzer.

##### **20.1.2.2.1 Entzug bzw. Belastung des Grundeigentums**

###### **20.1.2.2.1.1 Flughafenerweiterungsbereich einschließlich dort verorteter Kompensationsmaßnahmen**

Die Grundinanspruchnahme für die Flughafenerweiterung ist – wie bereits eingangs dargelegt (vgl. C III 20.1.1) – hinsichtlich ihrer Verortung und Ausdehnung sowie ihrer Art und Weise (Vollerwerb, Nutzungsrechte) erforderlich, da der Ausbau des Verkehrsflughafens Frank-

furt Main gerechtfertigt ist, der planfestgestellte Standort die Vorzugsvariante darstellt und es der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Berechtigungen für die Vorhabensrealisierung bedarf. Dies gilt nicht nur für die Flugbetriebsflächen (insbesondere die Bahnkonfiguration der Erweiterung), die Gegenstand einer ausführlichen Alternativenabwägung unter sämtlichen für die Herleitung einer Vorzugsvariante tauglichen Bedarfs- und Auswirkungskriterien gewesen ist (vgl. C III 2.6), sondern auch für die sonstigen planfestgestellten Flächen.

#### **20.1.2.2.1.1 Erforderlichkeit und Alternativenauswahl der Grundinanspruchnahme**

Die Grundinanspruchnahme ist nach dem oben Ausgeführten sowohl im Hinblick auf die für die flugbetrieblichen Anlagen als auch die für Hochbauten beanspruchten Flächen zur Verwirklichung der gerechtfertigten Planung in der nach Alternativenprüfung vorzugswürdigen Gestalt erforderlich (vgl. C III 20.1.1.1). Dies gilt auch für die im Erweiterungsbereich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, Wald sowie besonders geschützte Habitate. Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Erweiterungsflächen sind als Maßnahmen der unmittelbaren Wiederherstellung des vor dem Eingriff bestehenden Zustands bzw. als ortsnahe Ausgleich von Funktionseinbußen erforderlich. Sie stellen das Ergebnis eines nachvollziehbaren Auswahlprozesses seitens der Vorhabensträgerin dar und können daher planfestgestellt werden. Insbesondere bei der nur bauzeitlichen Veränderung von Flächen ist die weit gehende Wiederherstellung des status quo ante geboten und angemessen. Sie führt als solche zu keinen Belastungen der Grundeigentümer, sondern minimiert diese sogar zum Teil.

Die Inanspruchnahme fremder Grundstücke für das Vorhaben ist von der Vorhabensträgerin während des Planungsprozesses auf das nunmehr nicht weiter zu reduzierende Minimum begrenzt worden. War für den Landebahnbereich Nordwest einschließlich der Verbindungsrollwege in den dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegenden Planungen noch ein Flächenumfang von 249 ha vorgesehen (Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil A, Grundlagen des Verfahrens, A 5 Auswahl der Ausbaualternativen in der Fassung vom 08.10.2001, S. 109), hat die Vorhabensträgerin diesen nunmehr auf 211,2 ha (vgl. C III 2.6.3.3.1) reduziert. Der Flächenbedarf im Südbereich des Flughafens ist infolge der Planänderung der Vorhabensträgerin ebenfalls minimiert worden. Dort werden unter Ausnahme geringfügiger Flächen des Landes Hessen, der Stadt Frankfurt am Main und des Kreises Groß-Gerau lediglich Grundstücke der Vorhabensträgerin beansprucht. Auch hinsichtlich des sonstigen Grundstücksbedarfs ist die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums so gering wie möglich gehalten worden. So wird die Erdverlegung der Hochspannungsfreileitungen soweit wie möglich entlang bestehender Wege und Leitungstrassen geführt.

Dadurch können Zerschneidungseffekte von Grundstücken infolge etwaiger Nutzungseinschränkungen im Bereich der Trasse ausgeschlossen werden.

Für den Landebahnbereich einschließlich der Nebenanlagen (z. B. Anflugbefeuerung) beschränkt sich die Inanspruchnahme im Wesentlichen auf in öffentlichem Eigentum stehende Flächen, vor allem auf kommunales Waldeigentum der Stadt Kelsterbach. Eine abwägungserhebliche Ausnahme stellt lediglich der räumlich begrenzte Bereich der Anflugbefeuerung 25 dar, in dem Grundstücke privater Eigentümer belegen sind, die durch Nutzungsrechte für Errichtung, Betrieb und Wartung der so genannten Anflugbalken belastet werden. Die Vorhabensträgerin hat mit den betroffenen Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – auch unter dem Gesichtspunkt der vorhabensbedingten Lärmauswirkungen in diesem Gebiet – Übernahmeverhandlungen geführt, die zum Teil einen freihändigen Erwerb der betroffenen Liegenschaften durch die Vorhabensträgerin zur Folge hatten. Die verbleibenden Belastungen privaten Grundeigentums durch die Anlagen der Anflugbefeuerung sind hinzunehmen, da die Befeuerungsanlage in der planfestgestellten Dimensionierung für den Betrieb der Landebahn unter Allwetterflugbedingungen bis hin zur Betriebsstufe IIIb erforderlich und ihre Verortung entlang der Anfluggrundlinie vor dem Hintergrund ihres Zwecks zwingend ist (vgl. C III 2.2.1.16). Durch eine entsprechende bauliche Gestaltung der Aufständigung der Anflugbalken kann sichergestellt werden, dass die betroffenen Grundstücke weiterhin bestimmungsgemäß genutzt werden können (vgl. im Einzelnen C III 20.1.2.2.1.1.3). Im Hinblick auf die Nutzung von Bahngrundstücken durch die Anflugbefeuerung 07 hat sich die DB Netz AG vertraglich mit der Vorhabensträgerin geeinigt und ihre entsprechenden Einwendungen mit Schreiben an die Planfeststellungsbehörde vom 19.09.2007 zurückgenommen. Die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums für den Erweiterungsbereich im Süden des Flughafens beschränkt sich ebenfalls auf öffentliches Eigentum des Landes Hessen sowie der Stadt Frankfurt am Main und des Kreises Groß-Gerau.

Der Abwägungsdirektive, vorrangig Eigentum der Vorhabensträgerin und sodann öffentliches vor privatem Grundeigentum für das Vorhaben in Anspruch zu nehmen, wird nach alledem genügt. Hiergegen gerichtete Einwendungen, die das besondere Gewicht der betroffenen kommunalen Eigentumspositionen geltend machen, werden zurückgewiesen. Das für die Nordwestlandebahn mit ihren Nebenanlagen in Anspruch genommene öffentliche Grundeigentum der Stadt Kelsterbach stellt kein für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben zwingend erforderliches „Funktionseigentum“ dar, das – über die Tatsache des Eigentumsentzugs als solchen hinaus – in der Abwägung mit besonderem Gewicht versehen wäre. Vielmehr handelt es sich im Wesentlichen um Waldgrundstücke ohne herausgehobenen Bezug zur Wahrnehmung von Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung. Etwas anderes gilt

auch nicht für das im Kelsterbacher Wald von der Stadt Kelsterbach betriebene Wildgehege. Selbst wenn man die Einrichtung und den Betrieb dieses Geheges dem Bereich der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben auf dem Gebiet der Schaffung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für die Gemeindebürger zuordnet, ist der Standort des Geheges nicht zwingend. Das kommunale Eigentum an den mit der Landebahn Nordwest überplanten Flächen wird daher unter diesem Gesichtspunkt nicht besonders „aufgewertet“, weil die damit verfolgte Funktion weiterhin – infolge einer (ggf. im Rahmen eines nachgelagerten Enteignungsverfahrens im Einzelnen zu prüfenden) Verlagerung auf andere Flächen – wahrgenommen werden kann.

Bei den für den Südbereich in Anspruch genommenen fremden Grundstücksflächen handelt es sich um die ehemalige, keiner verkehrlichen Nutzung mehr unterliegende Trasse der Okrifteler Straße. Kommunales Funktionseigentums ist mithin auch insoweit nicht betroffen.

Auch im Hinblick auf die für das Vorhaben in Anspruch genommenen, aktuell einer Nutzung als Straße dienenden kommunalen Grundstücke kann aus dem Funktionszusammenhang kein besonderes Gewicht der kommunalen Eigentumsbelange hergeleitet werden, das durch Abwägung nicht zu überwinden wäre und die Standortentscheidung in Frage stellen würde. Die durch das Vorhaben betroffenen Kreis- oder Gemeindestraßenverbindungen werden entweder durch geeignete bauliche Maßnahmen (etwa Verlegung in Tunnelstrecken) erhalten oder können – wie die Flughafenstraße südlich des Kelsterbacher Südparks – ohne Einbußen in der verkehrlichen Erschließung entfallen, weil sie nur untergeordnete Verkehrsfunktionen aufweisen und die durch sie hergestellten Verkehrsbeziehungen über andere Straßen sichergestellt werden können (vgl. C III 4.8.1). Das kommunale Grundeigentum wird mithin auch insoweit nicht durch besondere Bezüge zur Wahrnehmung von kommunalen Aufgaben mit erhöhtem Gewicht versehen. Bereits bei der Abwägung der Vorhabensalternativen ist zudem offenkundig geworden, dass mit jeder Ausbauoption Eingriffe in (kommunale) Straßenverbindungen einhergehen und das planfestgestellte Vorhaben sogar zu den Ausbaualternativen mit den geringsten Eingriffen in bestehende Wegebeziehungen zu zählen ist (vgl. zusammenfassend C III 2.6.4.2.3.4).

Wie bereits ausgeführt, ist auch nicht vorrangig Eigentum der Stadt Frankfurt am Main für das Vorhaben heranzuziehen, bevor auf das Eigentum der anderen Flughafenanrainerkommunen zurückgegriffen wird (vgl. C III 20.1.1.2). Die in kommunalen Einwendungen und Stellungnahmen erhobene Forderung, dass für die neue Landebahn unter dem Gesichtspunkt der Grundstücksbetroffenheit vorrangig der Frankfurter Stadtwald in Anspruch zu nehmen ist, wird daher zurückgewiesen.

Die Inanspruchnahme der für die nicht auf dem künftigen Flughafengelände befindlichen funknavigatorischen Anlagen (Voreinflugzeichen und Haupteinflugzeichen für die Anflugrichtungen 07 und 25) vorgesehenen Flächen ist ebenfalls gerechtfertigt. Diese Anlagen sind als Teile der Instrumentenlandesysteme für die sichere Landung von Luftfahrzeugen auf der neuen Landebahn unter Instrumentenflugwetterbedingungen unabdingbar. Ihre Verortung unterliegt den in der flugbetrieblichen Prüfung dargelegten Zwangspunkten (vgl. C III. 2.2.1.14). Innerhalb dieses engen Rahmens hat die Vorhabensträgerin die verbliebenen geringen Spielräume für die Anordnung der Anlagen so genutzt, dass Beeinträchtigungen von Grundstücksnutzungen so weit wie möglich vermieden werden. Weitere Spielräume bestehen insoweit – entgegen dem Vortrag in Einwendungen – nicht. Die Grundinanspruchnahme für die Voreinflugzeichen und Haupteinflugzeichen hält sich zudem im Rahmen des für die Sicherstellung des mit diesen Anlagen verfolgten Zwecks Erforderlichen. Der räumliche Umgriff der Grundinanspruchnahme bleibt angesichts des geringen Flächenbedarfs der Sender verhältnismäßig gering.

Gleiches gilt für die außerhalb des eigentlichen Erweiterungsbereichs temporär aus Gründen der Baulogistik beanspruchten Grundstücke. Die wesentlichen Zwangspunkte für die Verortung dieser Flächen werden bereits durch die Anordnung der Erweiterungsflächen des Flughafens gesetzt. Die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen müssen sich in den Bereichen der jeweiligen Maßnahmen befinden. Die Baulogistik kann entgegen dem Vortrag in Einwendungen auch nicht vollständig auf den dauerhaft für die Erweiterung beanspruchten Grundstücken abgewickelt werden. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des von ihr vorgelegten Konzepts die Aufgaben und Funktionen der außerhalb des eigentlichen Vorhabens belegenen Flächen für die Baulogistik zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründet. Die planfestgestellten bauzeitlichen Grundinanspruchnahmen sind damit ohne vernünftige Alternative. Sie sind von der Vorhabensträgerin unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung geplant worden (vgl. zum Ganzen C III 18.1 und 18.2), so dass sich die temporäre Beanspruchung fremden Grundeigentums in den Grenzen des Erforderlichen bewegt. Die bauzeitliche Grundinanspruchnahme ist damit gerechtfertigt.

#### **20.1.2.2.1.1.2 Inhaltliche Reichweite der Grundinanspruchnahme**

Auch die inhaltliche Art und Weise der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen und planfestgestellten Grundinanspruchnahme (Vollerwerb, Nutzungsrechte, temporäre Inanspruchnahme) hält sich in den Grenzen des zur Vorhabensrealisierung Erforderlichen. Der dauerhafte Vollerwerb von Grundstücken ist lediglich im Hinblick auf diejenigen Flächen vorgesehen, die durch das Vorhaben überplant werden und damit anderen Nutzungen gänzlich entzogen sind oder aber baulich derart verändert werden, dass hierfür die Zuordnung des Voll-

rechts an die Vorhabensträgerin notwendig erscheint. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon vergewissert, dass in keinem Fall ein Eigentumserwerb durch die Vorhabensträgerin vorgesehen ist, wo bloße Nutzungsrechte für den Umfang des vorgesehen tatsächlichen Zugriffs auf das betreffende Grundstück ausreichen würden. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen Straßengrundstücke, hinsichtlich derer der Erwerb des Volleigentums vorgesehen ist. Dieser findet lediglich dann statt, wenn die betreffenden Flächen durch das Vorhaben überplant werden und infolge dessen entweder überhaupt nicht mehr als Straße zur Verfügung stehen oder aber zur Fortführung der Straßennutzung vorhabensbedingt baulich verändert werden müssen, was insbesondere für die Tunnel- und Unterführungsstrecken sowie die angrenzenden Rampenstrecken gilt. Hiergegen gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen. Sobald die bisherige Nutzung der Grundstücke als Straße nur mithilfe der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen, auf ihre Kosten zu errichtenden und später zu unterhaltenden Unterführungsbauwerke fortgeführt werden kann, wird eine derart umfangreiche Berechtigung benötigt, die sinnvoll nur durch die Eigentümerstellung vermittelt werden kann.

Soweit neben der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen für das Vorhaben nicht sämtliche weitere Grundstücksnutzungen durch den Grundeigentümer ausgeschlossen sind, erschöpft sich die Inanspruchnahme in der Belastung mit einem inhaltlich auf das zur jeweiligen Zielerreichung Erforderliche beschränkten Nutzungsrecht der Vorhabensträgerin bzw. sogar lediglich einer gesetzlich angeordneten Duldungspflicht gegenüber dem Grundeigentümer (vgl. § 16 LuftVG). Die Beschränkung auf bloße Nutzungsrechte bzw. Duldungspflichten ist in allen Fällen, in denen sie von der Vorhabensträgerin vorgesehen worden ist, für die Durchführung der geplanten Maßnahmen ausreichend. Hiergegen gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen.

Insbesondere bedarf es keines Erwerbs der von den Maßnahmen zur Hindernisbegrenzung betroffenen Waldgrundstücke der Stadt Kelsterbach durch die Vorhabensträgerin. Die Hindernisfreiheitsmaßnahmen des flächigen Aushiebs, des gruppen- bis horstweisen Aushiebs, des Einzelstamm- bis truppweisen Aushiebs und der Wipfelköpfung sind bereits auf der eine Duldungspflicht statuierenden Grundlage des § 16 Abs. 1 LuftVG von Gesetzes wegen durch den Eigentümer hinzunehmen und erfordern daher keinen Erwerb bzw. keine dingliche Belastung der betroffenen Grundstücke zugunsten der Vorhabensträgerin. Die Vorschrift gestattet nicht nur Einkürzungen, sondern auch den Aushieb von Bäumen (vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, Loseblatt, Stand 2006, § 16, Rn. 4), sofern dieser zur nachhaltigen Gewährleistung der Hindernisfreiheit erforderlich ist (vgl. HessVGH, Urteil vom 27.01.1999 – 2 Q 2530/98 – juris, Rn. 18 f.). Die Vorhabensträgerin hat in den Planfeststellungsunterlagen schlüssig und detailliert dargelegt, in welchen Fällen es mit Wipfelköpfungen sein Bewenden

haben kann und wo darüber hinaus gehende Maßnahmen erforderlich sind, um die Einhaltung der Hindernisanforderungen durch die benachbarten Waldgrundstücke langfristig sicherzustellen (vgl. Planteil B1.2, Erläuterungsbericht Bauschutzbereich, Hindernissituation und Risikobetrachtung in der Fassung vom 19.12.2006, S. 65 ff.). Die hiervon ausgehenden Belastungen fremden Eigentums sind verhältnismäßig und mithin kraft gesetzlicher Anordnung zu dulden. Hiergegen gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen.

Anders als von der Stadt Kelsterbach eingewandt, wird durch die Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Kelsterbacher Wald (vgl. Plankarte B1.5 in der Fassung vom 05.01.2007) auch nicht jede weitere Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke dergestalt in Frage gestellt, dass hierfür der Entzug des Vollrechts erforderlich wäre. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die planfestgestellten Maßnahmen einen erheblichen Waldumbau der unmittelbar an die planfestgestellte Landebahn angrenzenden Teile des Kelsterbacher Waldes zur Folge haben werden. Gleichwohl wird es hierdurch nicht zu einem Waldverlust kommen, da selbst die von flächigem Aushieb betroffenen Waldflächen im Rahmen des Kompensationskonzepts zu Niederwald umgebaut werden sollen, so dass ihre Eigenschaft als Wald im Sinne des Forstrechts erhalten bleibt (vgl. C III 7.1.5.3). Damit wird infolge der Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Kelsterbacher Wald nicht jegliche weitere forstliche Grundstücksnutzung der betroffenen Flächen durch die Stadt Kelsterbach ausgeschlossen, so dass sich die Maßnahmen nicht faktisch als vollständiger Eigentumsentzug für die Stadt Kelsterbach darstellen.

Die Frage, welchen Wertverlust die Stadt Kelsterbach infolge der Maßnahmen auf den in ihrem Eigentum verbleibenden Grundstücken des Kelsterbacher Waldes erleidet und welche Entschädigung infolge dessen für die Grundinanspruchnahme zu gewähren ist, bleibt einem eventuellen Enteignungsverfahren vorbehalten. In einem solchen Verfahren ist auch über die Entschädigung für die infolge der von Gesetzes wegen gemäß § 16 Abs. 1 LuftVG bestehenden Duldungspflicht eingetretenen Vermögensnachteile zu befinden (vgl. § 19 LuftVG). Für die Ebene der Planfeststellung ist lediglich entscheidend, diese tatsächliche Betroffenheit in die Abwägung einzustellen und entsprechend zu gewichten. Sie führt gleichwohl nicht dazu, dass das Vorhaben hinter die Eigentumsrechte der Stadt Kelsterbach zurücktreten muss. Gegenüber der gemäß § 28 Abs. 1 LuftVG für die Zwecke der Zivilluftfahrt äußerstenfalls möglichen Vollenteignung stellen sich der durch Nutzungsrechte gesicherte Waldumbau bzw. die aufgrund gesetzlicher Duldungspflichten hinzunehmenden Hindernisbeseitigungen als die eingriffsschwächeren Maßnahmen dar, die vor dem Hintergrund der gerechtfertigten Vorhabensziele und der Tatsache, dass sämtliche näher in Betracht zu ziehende Bahnalternativen in Waldflächen verortet sind und daher vergleichbare Maßnahmen erfordern, ggf.



unter Inanspruchnahme von im Enteignungsverfahren festzusetzenden Entschädigungen hinzunehmen sind.

#### **20.1.2.2.1.1.3 Besondere Fälle der Grundinanspruchnahme**

Mit dem Vorstehenden ist grundsätzlich geklärt, dass sich das Vorhaben gegen die widerstreitenden Belange der im Erweiterungsbereich durch Grundinanspruchnahmen betroffenen Eigentümer durchsetzt. Tatsachen, die nach dem eingangs Ausgeführten (vgl. C III 20.1.1.2) auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar wären, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen sowie unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmung (vgl. A XI 1.5) nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde hat unter diesem Gesichtspunkt Anlass, die Grundstücksbetroffenheiten in den folgenden Fallkonstellationen detailliert in den Blick zu nehmen:

Zunächst ist von mehreren Grundeigentümern eingewandt worden, dass die ihnen infolge der Grundinanspruchnahme verbleibenden Restflächen nicht oder nur mit unzumutbarem wirtschaftlichem Aufwand genutzt werden könnten und sie auch hinsichtlich dieser angrenzenden Flächen faktisch enteignet seien. Teilweise ist gerügt worden, dass auch diese Grundstücke bzw. Grundstücksteile daher in den planfestzustellenden Grunderwerbsunterlagen hätten verzeichnet und von der Vorhabensträgerin übernommen werden müssen. Soweit sich diese Einwände gegen die angebliche Unvollständigkeit der Grunderwerbsunterlagen richten, werden sie zurückgewiesen. Der für das Vorhaben vorzusehende Grunderwerb ist angesichts des dabei zu beachtenden Verhältnismäßigkeitsgebots auf die für das Vorhaben benötigten Projektflächen zu beschränken. Die fachplanerische Ermächtigung zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke aus § 28 LuftVG reicht nur so weit, wie der Grund für die Erreichung der legitimen Zielvorgaben der Zivilluftfahrt benötigt wird. Die Grunderwerbsunterlagen sind aus diesem Grunde sogar auf Veranlassung durch die Planfeststellungsbehörde entsprechend korrigiert worden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2007; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 15.10.2007). Es ist nicht Sache der Vorhabensträgerin bzw. der Planfeststellungsbehörde, ohne jeden äußeren Anlass aufgrund bloßer Vermutungen hinsichtlich der weiteren Nutzbarkeit von Restflächen über das Maß der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahme hinauszugreifen und den Eigentümern aufgrund eigener generalisierender Wirtschaftlichkeitserwägungen mehr als die benötigten Flächen zu entziehen. Für die Beurteilung, ob und mit welchen Einschränkungen die verbleibenden Restflächen genutzt werden können und ob sie infolge dessen noch einen Vermögenswert für die Grundeigentümer darstellen, bedarf es vielmehr einer Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls unter Berücksichtigung des jeweiligen Vortrags der Eigentümer. Es

liegt in ihrer Entscheidung, ob sie die Restflächen behalten wollen oder aber Umstände geltend machen, welche die Zumutbarkeit einer weiteren Nutzung widerlegen und demzufolge eine entschädigungspflichtige Übernahme durch die Vorhabensträgerin auslösen. Dieser Dispositionsbefugnis wird mit den in einem der Planfeststellung ggf. nachfolgenden Enteignungsverfahren zu beachtenden Vorschriften des § 8 Abs. 3 sowie des § 41 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 Hess. EnteignungsG Rechnung getragen. Gemäß § 8 Abs. 3 Hess. EnteignungsG kann der Eigentümer in dem Falle, dass ein Grundstück oder ein räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängender Grundbesitz nur zum Teil enteignet werden soll, die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück oder den Restbesitz insoweit verlangen, als das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann. Darüber hinaus sind gemäß § 41 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 Hess. EnteignungsG Wertminderungen, die durch die Enteignung eines Grundstücksteils oder eines Teils eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes bei dem anderen Teil oder durch Enteignung des Rechts an einem Grundstück bei einem anderen Grundstück entstehen, bei der Festsetzung der Entschädigung zu berücksichtigen. Mit diesen von Gesetzes wegen bestehenden Bestimmungen ist ausgeschlossen, dass besondere, über den bloßen Eigentumsentzug für das Vorhaben hinaus gehende grundstücksbezogene Belastungen aus dem entschädigungslosen Verbleib nicht oder nur unwirtschaftlich nutzbarer Grundstücksreste bei den von der Grundabgabe betroffenen Eigentümern resultieren.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich zudem davon überzeugt, dass die Restflächen, bei denen im oben genannten Sinne möglicherweise eine künftige (zumutbare) Nutzung ausgeschlossen sein kann, kein Gesamtmaß erreichen, das die durch das Vorhaben bewirkte Grundinanspruchnahme in einem gegenüber dem bloßen unmittelbaren Grundstücksbedarf gänzlich anderen Licht erscheinen ließe. Insbesondere werden die an das Vorhaben angrenzenden Waldflächen in der Gemarkung Kelsterbach – anders als verschiedentlich eingewandt bzw. in Stellungnahmen vorgetragen – nicht derart jeder wirtschaftlich sinnvollen Weiternutzung entzogen, dass faktisch von einer enteignenden Wirkung hinsichtlich eines Großteils der verbleibenden Waldflächen der Stadt Kelsterbach ausgegangen werden muss. Die Planfeststellungsbehörde hat die nach Errichtung der Landebahn Nordwest verbleibenden Waldflächen gemäß der im Planteil B10 beanspruchten Grundinanspruchnahme ermittelt. Sie ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass die verbleibenden Waldflächen sowohl ihrer Größe als auch ihrer Erschließung nach weiterhin forstwirtschaftlich genutzt werden können. Dies ist auch in Einwendungen nicht fundamental bestritten worden. Es ist nichts Konkretes dafür vorgetragen worden, dass die Nutzung der verbleibenden – im Wesentlichen in größeren Einheiten zusammenhängenden Flächen – derartigen Erschwernissen begegnet, dass sie unter ökonomischen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausgeschlossen werden muss. Ins-

besondere die Anlage neuer zaunparalleler Forstwege zur Ersetzung der vorhabensbedingt gekappten Wegeverbindungen stellt sicher, dass die jeweiligen Waldgrundstücke weiterhin durch Fahrzeuge und Arbeitsgerät erreicht und demgemäß forstlich bewirtschaftet werden können. Etwaige vorhabensbedingte Verlängerungen der Anfahrtswege zu einzelnen Waldgrundstücken erreichen jedenfalls kein Gewicht, das einer wirtschaftlichen Waldnutzung auf den betroffenen Parzellen entgegenstehen könnte.

Nach alledem ist unter dem Gesichtspunkt der den von Grundinanspruchnahmen betroffenen Eigentümern verbleibenden Restgrundstücke nichts gegen das Vorhaben herzuleiten.

Darüber hinaus ist eingewandt worden, dass die Berechtigung der Vorhabensträgerin zur Errichtung von „Anflugbalken“ der Anflugbefeuerung 25 auf den südlich der Straße Im Taubengrund in Kelsterbach gelegenen Grundstücken in unterschiedlichem Umfang zur Einschränkung bisheriger Nutzungen führe. Hiervon sei insbesondere das Grundstück Im Taubengrund Nr. 12 betroffen. Die künftige Nutzung bzw. Vermietbarkeit des auf dem Grundstück befindlichen Gebäudes werde in Frage gestellt, weil der Mast des Anflugbalkens die LKW-Zufahrt versperre. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt dies jedoch keine zwingende Folge der Vorhabensrealisierung dar. Unabhängig von der Frage, ob der gegenwärtig vorgesehene Standort des Befeuerungsmasts überhaupt zu den geltend gemachten negativen Konsequenzen der Grundstücksnutzung führt, was die Planfeststellungsbehörde im Wege der Wahrunterstellung ihrer Abwägung zugrunde legt, besteht jedenfalls nach technischer Prüfung die Möglichkeit, den Maststandort geringfügig so zu verschieben, dass die für Rangier-, Be- und Entladevorgänge von LKW benötigten Flächen frei bleiben. Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabensträgerin daher mit der Nebenbestimmung A XI 1.5 die entsprechende Bauausführung der Anflugbefeuerung auf. Danach ist die Anflugbefeuerung 25 der Landebahn Nordwest baulich so zu gestalten, dass die Verwendbarkeit der nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin befindlichen Grundstücke zu den bisherigen Nutzungszwecken infolge der Errichtung der Befeuerung nicht eingeschränkt wird. Insbesondere sind die Maststandorte so zu wählen, dass Fahrgassen, Toranlagen u. ä. weiterhin genutzt werden können. Hinsichtlich des Grundstücks Im Taubengrund Nr. 12 hat die Vorhabensträgerin gemäß der angeordneten Nebenbestimmung sicherzustellen, dass die LKW-Zufahrt gewährleistet bleibt. Soweit Nutzungskonflikte drohen, hat die Vorhabensträgerin die Ausführungsplanung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abzustimmen. Der flugbetrieblichen Notwendigkeit, den Anflugbalken selbst unter der Anfluggrundlinie zu positionieren, kann durch die Konstruktion einer entsprechenden Auskragung Rechnung getragen werden. Entsprechendes gilt für die anderen zur Errichtung von Anflugbefeuerungsmasten vorgesehenen Grundstücke, soweit diesbezüglich Nutzungseinschränkungen vorgetragen worden sind.

Allein die Belastung des Grundeigentums mit den für die Errichtung der Anflugfeuer benötigten Nutzungsrechten stellt die weitere zweckentsprechende Verwendbarkeit der betroffenen Grundstücke mithin nicht in Frage.

Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde Anlass, die grundstücksbezogenen Auswirkungen der im Bereich des Einleitbauwerks am Mainufer südwestlich der Stadt Kelsterbach planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen detailliert in den Blick zu nehmen. Besondere, über die Belastung des Grundeigentums als solche hinausgehende Betroffenheiten werden jedoch auch hierdurch nicht verursacht. Hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen am Einleitbauwerk hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme der Inanspruchnahme von Uferflächen des Bundes widersprochen, weil die betroffenen Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche für die anstehende Fahrrinnenvertiefung des Untermains benötigt würden und sich in dem betreffenden Bereich zudem eine Einsatzstelle für Feuerlösch- und Katastrophenschutzboote mit dazu gehörendem Wendepplatz in der Detailplanung befände. Diese Umstände führen jedoch nicht dazu, dass das betroffene Grundeigentum in einer die Abwägung zulasten der Kompensationsmaßnahmen beeinflussenden Weise aufgewertet wird. Unabhängig von der Frage, ob diese Planungen überhaupt in einer Weise nach außen hin erkennbar konkretisiert sind, dass sie dem planfestgestellten Vorhaben entgegen gehalten werden können (hinsichtlich der Fahrrinnenvertiefung hat nach dem Vortrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes bislang lediglich der Scopingtermin stattgefunden), ist festzustellen, dass die vorgesehene Kompensation keine eigenen Planungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bzw. sonstiger an den Flächen Berechtigter vereitelt. Das Wasser- und Schifffahrtsamt wendet sich ausdrücklich nicht gegen den Standort des Einleitbauwerks als solchen, der ausweislich der Stellungnahme im Vorfeld zwischen der Vorhabens-trägerin und ihm abgestimmt worden ist. Bei den im Bereich dieses Bauwerks vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen handelt es sich lediglich um eine Wiederherstellung des am Standort der Baustelle bauzeitlich entfernten Ufergehölzes. Mit anderen Worten bezieht sich die Kompensation nur auf die Wiederherstellung des vor Durchführung der Baumaßnahmen bestehenden Zustandes. Ein rechtliches oder tatsächliches Hindernis für die künftige Realisierbarkeit eigener Planungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder sonstiger Dritter kann hieraus schon deswegen nicht resultieren, weil für diese Planungen gegenüber dem Status quo ante keine zusätzlich zu bewältigenden Konflikte hervorgerufen werden. Ein Anspruch auf Reduktion des eigenen Konfliktbewältigungsprogramms durch die hier gegenständliche, zeitlich vorausliegende Planung der Vorhabens-trägerin in der Weise, dass diese zwar den Eingriff in das bestehende Ufergehölz vornimmt, aber von einer Wiederherstellung am Standort absieht, besteht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt.

Schließlich hat sich die Planfeststellungsbehörde davon vergewissert, dass in den Fällen, wo es zu Kreuzungen von Vorhabensbestandteilen (insbesondere Rollwegen) mit existenten Verkehrswegen kommt, durch Kreuzungsvereinbarungen mit den Eigentümern der Verkehrswege sämtliche diesbezüglich offenen Rechtsfragen (vor allem Nutzung der Grundstücke, Realisierung der Bauwerke, Betriebs- und Unterhaltungsfragen) einvernehmlich geklärt sind (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 13.02.2006, Punkte 9.2 und 9.3, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 18.10.2007; im Hinblick auf die Kreuzung von Bahngrundstücken vgl. den notariellen Vertrag vom 20.11.2007 zwischen der Vorhabensträgerin und der DB AG, der DB Netz AG und der DB Station & Service AG, Urkundenrolle Nr. 556/2007 des Notars Jürgen Scherzer nebst Anlagen). Auch unter diesem Gesichtspunkt bestehen keine Besonderheiten der Grundinanspruchnahme, die gegen die Vorhabensrealisierung sprechen.

Die Grundinanspruchnahme im Erweiterungsbereich verursacht nach alledem keine besonders gewichtigen, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehenden Betroffenheiten, die nicht im Rahmen der Abwägung überwindbar wären.

#### **20.1.2.2.1.2 Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Erweiterungsbereichs**

Der Grundinanspruchnahme für die außerhalb des Flughafenerweiterungsbereichs gelegenen Kompensationsmaßnahmen stehen die Eigentumsrechte der davon betroffenen Grundeigentümer ebenso wenig entgegen. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist so weit wie möglich minimiert worden. Die noch verbleibenden Belastungen des Grundeigentums Privater sind unvermeidlich und vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an dem Vorhaben – das auch die Durchführung der gesetzlich geforderten Kompensationsmaßnahmen erfasst – hinzunehmen.

Wie bereits eingangs ausgeführt worden ist, stellen die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen das Ergebnis einer Alternativenprüfung dar, bei der besonderes Augenmerk auf die Folgen der Grundinanspruchnahme für die Grundeigentümer – vor allem im Hinblick auf die bisherigen landwirtschaftlichen Nutzungen – gelegt worden ist (vgl. C III 20.1.1.1). Soweit sich geeignete Flächen bereits im Eigentum der Vorhabensträgerin befinden, werden diese für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen. So kann der Flächenbedarf für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG 7 (Langenau Nonnenau), GG 100 (Wasserbiblos), GG 313 (Bischofsheim), GG 322 (Rockenwörth), HU 40 (Domäne Hundsrück), HU 41 (Gründau) und OF 59 (Egelsbach) durch Grundstücke der Vorhabensträgerin bzw. auf Flächen, für die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entsprechende Gestattungsverträge mit den Eigentümern geschlossen worden sind, so weit gedeckt werden, dass die Aufforstungsmaß-

nahmen ohne Weiteres bereits beim erreichten Stand der Flächensicherung möglich sind. Hinsichtlich des Grundstücksbedarfs im Umgriff der weiteren Ersatzaufforstungsmaßnahmen hat die Vorhabensträgerin den Grundstücksbedarf jedenfalls zum Teil durch Erwerb oder Gestattungsvereinbarungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens decken können (vgl. Planteil B10.3, Grundinanspruchnahme, Eigentumsverzeichnis Fraport AG in der Fassung vom 16.01.2007; Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 20.09.2007, Punkt 6, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 11.10.2007). Die in bestehendem Wald außerhalb des Erweiterungsbereichs planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen finden ausschließlich auf Waldgrundstücken der Vorhabensträgerin bzw. des Landes Hessen statt. Insoweit ist es möglich und erforderlich, der Abwägungsdirektive, wonach vorrangig Eigentum der Vorhabensträgerin und sodann öffentliches vor privatem Eigentum für das Vorhaben in Anspruch zu nehmen ist, Rechnung zu tragen. Mit der Inanspruchnahme von Liegenschaften des Landes kann zudem auch das kommunale Eigentum diesbezüglich geschont werden.

Im Hinblick auf die planfestgestellten Ersatzaufforstungsmaßnahmen kann der Flächenbedarf allerdings nicht ausschließlich durch die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Vorhabensträgerin bzw. des Landes Hessen gedeckt werden. Die Waldgrundstücke der Vorhabensträgerin bzw. des Landes Hessen weisen insoweit kein Aufwertungspotential auf. Eigentum der Vorhabensträgerin bzw. des Landes an bislang nicht forstlich genutzten und im Rahmen des umfassenden Kompensationskonzepts als geeignet anzusehenden Grundstücken im Suchraum steht – über die von der Vorhabensträgerin für die Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücke hinaus – nicht zur Verfügung. Im Hinblick auf die Anforderungen des § 14 Abs. 4 S. 2 des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG) müssen die für die Kompensation verwendeten Flächen in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen des Naturhaushalts bzw. des Landschaftsbildes stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 – 4 A 18.99 – juris, Rn. 60). Darüber hinaus kann gemäß § 12 Abs. 3 S. 1 des Hessischen Forstgesetzes (HForstG) die Rodungsgenehmigung im Hinblick auf die für das Vorhaben benötigten Flächen von der Voraussetzung abhängig gemacht werden, dass der Antragsteller flächengleiche Ersatzaufforstung in dem Naturraum nachweist, in dem der Wald gerodet werden soll. Die Einhaltung dieses Postulats ist in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen angemahnt worden. Ein weiteres Hinausgreifen über den gewählten Suchraum – der bereits als zu weit gesteckt kritisiert worden ist – kam aufgrund dessen nicht in Betracht (vgl. C III 7.1.4).

Für die Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Erweiterungsbereichs bedarf es daher im planfestgestellten Umfang der Einräumung von Nutzungsrechten an Grundstücken, die in

kommunalem bzw. privatem Eigentum stehen. Damit setzen sie sich in der Abwägung gegen den Belang „Grundeigentum“ der davon betroffenen privaten und öffentlichen Eigentümer durch.

Ob und inwieweit den einzelnen Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf den Verlust der davon betroffenen Flächen für die bisherigen landwirtschaftlichen Nutzungen der Vorzug zu geben ist, lässt sich nicht unter isoliertem Blick auf den Belang des Grundeigentums beantworten, sondern ist von der Art der Bewirtschaftung, ihrer Bedeutung für die sie bewirtschaftenden Betriebe, dem Zuschnitt und Betriebskonzept dieser Betriebe sowie der Verfügbarkeit von Ausweichflächen abhängig. Das hierfür erforderliche Ermittlungs- und Bewertungsprogramm steht mithin wesentlich weniger unter der Fragestellung des Grundstücksbezugs als der eventuellen Betriebsbezogenheit der Kompensationsmaßnahmen. Die hieraus möglicherweise erwachsenden Nutzungskonflikte sind daher Gegenstand eigener Abwägung unter der Fragestellung der Auswirkungen des Vorhabens auf Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe (C III 20.2.1.2).

#### **20.1.2.2.2 Entzug bzw. Belastung sonstiger Rechte an Grundstücken**

Nach dem eingangs Ausgeführten (vgl. C III 20.1.1.2) sind nicht nur die Eigentumsrechte der Grundstückseigentümer, sondern auch dingliche oder obligatorische Berechtigungen Dritter an Grundstücken abwägungsrelevant. Dem Vorhaben mit allen seinen Bestandteilen (Erweiterungsbereich und Kompensationsflächen außerhalb des Erweiterungsbereichs) ist in der Abwägung jedoch auch gegenüber diesen Belangen der Vorzug einzuräumen. Insoweit ist von dem Grundsatz auszugehen, dass die öffentlichen Interessen, aus denen heraus sich das Vorhaben gegen das Eigentum als Vollrecht an einem Grundstück durchsetzt, erst recht geeignet sind, entgegenstehende sonstige Nutzungsrechte an den betroffenen Flächen – als „Minus“ gegenüber dem Vollrecht – zu überwinden. Etwas anderes kann lediglich gelten, wenn sich für den Berechtigten – abweichend vom Eigentümer – infolge des vorhabensbedingten Rechtsverlusts oder der Rechtsbeeinträchtigung besondere Betroffenheiten bzw. Härten ergeben, aus denen heraus sich die berührten Belange gerade nicht als „Minus“ gegenüber dem Eigentumsrecht darstellen. Ebenso ist jedenfalls denkbar, dass den sonstigen Berechtigungen an Grundstücken in der Summe bzw. Gesamtschau mit den Eigentümerbelangen ein Gewicht zuzuerkennen ist, welches die Abwägung zulasten des Vorhabens bzw. einer bestimmten Maßnahme beeinflusst.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Grundinanspruchnahme für das Vorhaben auch im Hinblick auf die dadurch beeinträchtigten sonstigen grundstücksbezogenen Berechtigungen untersucht. Zu diesem Zwecke hat sie der Vorhabensträgerin aufgegeben, über die in

den Grunderwerbsverzeichnissen bezeichneten Rechte der Grundbuchabteilung II hinaus für die in besonderem Maße hinsichtlich sonstiger Nutzungsberechtigungen sensiblen Ersatzaufforstungsflächen Angaben über entsprechende abwägungsrelevante Grundstücksberechtigungen nachzureichen (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 26.03.2007, Punkt 6.2; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 19.04.2007 nebst Anlage „Ergänzende Angaben [Pächter/Nutzer] zum Eigentümerverzeichnis/Berechtigtenverzeichnis“ der Hessischen Landgesellschaft mbH vom 19.04.2007). Die Planfeststellungsbehörde ist nach Würdigung der Grunderwerbsunterlagen sowie der Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Ergebnis gelangt, dass keine derart gravierenden Besonderheiten in dem vorstehend genannten Sinne vorliegen, dass sich die sonstigen grundstücksbezogenen Rechte als solche (d. h. nicht im Hinblick auf damit ggf. verbundene, eingehend separat betrachtete betriebsbezogene Belange; vgl. C III 20.2.1.2) in der Abwägung gegen das Vorhaben durchsetzen können. Sie müssen deshalb dahinter zurücktreten.

An zahlreichen für das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücken bestehen Jagdrechte, an Grundstücken mit Gewässern teilweise auch Fischereirechte. Mit der Beeinträchtigung von Jagdrechten sind indes keine eigenständigen Belange betroffen, die gegenüber der – bereits abgewogenen und dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegenstehenden Inanspruchnahme des Volleigentums – so hochwertig wären, dass sie die Abwägung zulasten des Vorhabens ausschlagen lassen würden. Soweit der Vollerwerb von Grundstücken erforderlich ist, werden den eigenjagdberechtigten Eigentümern (vgl. § 7 Bundesjagdgesetz [BJagdG]) infolge des Eigentumsverlusts die an den Flächen bestehenden Jagdberechtigungen entzogen. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 und 3 BJagdG ist das Jagdrecht untrennbar mit dem Eigentum an Grund und Boden verbunden und daher nicht selbständig als dingliches Recht begründbar. Auch der obligatorisch aufgrund von Jagdpacht zur Jagd Berechtigte kann das Jagdrecht grundsätzlich nicht als eigenständige wehrfähige Rechtsposition geltend machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.03.1983 – 4 C 74/80 – juris, Rn. 19). Aus dieser Eigenschaft als zwingender Annex des Eigentums folgt, dass hinsichtlich von Flächen, für die der Entzug des Vollrechts bereits gerechtfertigt werden konnte, aus dem Jagdrecht als solchen keine besonderen, gegenüber dem bereits abgewogenen Volleigentum herausgehobene Belange herzu-leiten sind. Hierauf gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen. Allenfalls handelt es sich bei den an einem vollständig für das Vorhaben beanspruchten Grundstück bestehenden Jagdrechten um wertbildende Faktoren, die ggf. die Bemessung einer im Rahmen des Enteignungsverfahrens zu gewährenden Entschädigung beeinflussen können.

Auch hinsichtlich der Jagdrechte an Grundstücken, die nicht zum Vollerwerb vorgesehen oder sogar nur in der Nachbarschaft von beanspruchten Grundstücken belegen sind, beste-



hen schon aus tatsächlichen Gründen keine die Abwägung zulasten des Vorhabens beeinflussenden besonderen Umstände. Die Obere Jagdbehörde hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass im Zuge der Vorhabensrealisierung die Interessen der Jagdausübungsberechtigten zwar beeinträchtigt werden. Übergreifende Interessen seien aber lediglich durch eine Reduzierung des Damwildgebietes betroffen. Diese könne vernachlässigt werden, weil dadurch der Bestand des Damwildgebietes insgesamt nicht gefährdet sei. Die Obere Jagdbehörde hat daher keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Der Verband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagdbesitzer in Hessen e. V. hat in seiner Stellungnahme zwar darauf hingewiesen, dass das Vorhaben sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft nach seiner Inbetriebnahme zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagdausübung infolge einer Zerschneidung der Lebensräume jagdbarer Tiere bzw. eines Rückzugs dieser Tiere aus den betroffenen Revieren führen könne. Er hat aber nicht im Einzelnen dargelegt, dass aus diesem Umstand besondere Betroffenheiten einzelner Jagdausübungsberechtigter resultieren, die über die allgemeine Notwendigkeit der Anpassung der Jagdausübung an die vorhabensbedingt geänderten Flächennutzungen im Umfeld des erweiterten Flughafens hinausgehen. Demgemäß setzt sich das Vorhaben auch gegenüber Jagdrechten an Grundstücken durch, die nicht zum Vollerwerb für das Vorhaben vorgesehen sind.

Anhaltspunkte für die abwägungsrelevante Beeinträchtigung von Fischereirechten liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Fischereirechte sind nicht Gegenstand von Einwendungen. Die Obere Fischereibehörde hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass den fischereilichen Aspekten der Planung hinreichend Rechnung getragen sei.

Aus dem Bestehen sonstiger Rechte an Grundstücken sind ebenfalls keine Belange herzu-leiten, die geeignet wären, sich in der Abwägung gegen das Vorhaben durchzusetzen. So weit solche Rechte von Einwendern geltend gemacht worden sind, stellt die Planfeststellungsbehörde diese in ihre Abwägung ein und würdigt sie mit dem ihnen zukommenden Gewicht. So berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde, dass die Stadt Rüsselsheim Weide- und Brennholzberechtigungen in dem von Kohärenzmaßnahmen betroffenen Bereich des ehemaligen Königstädter Waldes des vom Forstamt Groß-Gerau betreuten Staatswaldes besitzt, die auf einen Vergleich aus dem Jahre 1829 zurückgehen. Die Planfeststellungsbehörde unterstellt dabei zugunsten der Stadt Rüsselsheim, dass diese Rechte trotz der grundbuchmäßigen Löschung im Jahre 1979 fortbestehen und lediglich ihre dingliche Sicherung verloren haben. Selbst wenn man allerdings davon ausgeht, dass diese Rechte – entgegen der derzeitigen Praxis – noch ausgeübt werden sollen, ergeben sich hieraus keine Hindernisse, welche die Abwägung – anders als das Volleigentum – zulasten des Vorhabens

ausschlagen lassen. Die Frage einer etwaigen Entschädigung der betroffenen Rechte bleibt einem ggf. durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

Soweit besondere Betroffenheiten von Mietern bzw. Pächtern aus einem Nutzungsentzug bzw. einer Nutzungserschwerung infolge der Inanspruchnahme der Miet- bzw. Pachtgrundstücke für das Vorhaben resultieren, weil infolge dessen etwa eine Existenzgefährdung geltend gemacht wird, handelt es sich hierbei – wie bereits dargelegt – um betriebsbezogene Betroffenheiten, für deren Ermittlung und Gewichtung es auf eine Vielzahl von Faktoren ankommt. Sie sind daher Gegenstand gesonderter Abwägung (C III 20.2).

### **20.1.2.3      Zwischenergebnis**

Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme fremden Grundeigentums ist nach Abwägung mit den entgegenstehenden Eigentumsrechten und sonstigen an den Grundstücken bestehenden Berechtigungen gerechtfertigt. Das Vorhaben setzt sich mithin im planfestgestellten Umfang gegen diese Rechte durch.

### **20.1.3          Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundstücksnutzung**

Die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Nutzung von Grundstücken – vor allem infolge von Immissionen – werden bereits unter dem Gesichtspunkt der jeweiligen Auswirkungsfaktoren Gegenstand eingehender Abwägung und Konfliktbewältigung. Die grundstücksbezogenen Konsequenzen der von dem Vorhaben ausgehenden faktischen Auswirkungen sind damit in der Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt, soweit sie rechtlichen Schutz genießen.

#### **20.1.3.1      Betroffenheit durch Immissionsbelastungen**

##### **20.1.3.1.1    Lärm**

Das mit diesem Planfeststellungsbeschluss verfügte Lärmschutzkonzept berücksichtigt die Folgen von Lärmimmissionen auf die Nutzbarkeit der davon betroffenen Grundstücke. Im Hinblick auf Wohnnutzungen und sonstige schutzbedürftige Nutzungen im Sinne von § 5 Abs. 1 FluglärmG wird in erster Linie durch die Regelungen des FluglärmG sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbelastungen ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen ausgeglichen werden (vgl. A XI 5.1.1). Die Planfeststellungsbehörde wird nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Frankfurt Main prüfen, ob sich unter Berücksichtigung der flugbetriebsbedingten Geräusche, die vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst werden, ein Anlass zu weiteren Maßnahmen des passiven Schallschutzes oder Entschädigungen ergibt (vgl. A XI 5.1.4). Soweit aufgrund besonders hoher Lärmbelas-

tungen zu befürchten ist, dass die weitere Nutzung von Grundstücken ungeachtet der Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen unzumutbar ist, verfügt die Planfeststellungsbehörde ergänzend auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfHG einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts des Grundstücks gegen Übereignung des Grundstücks (vgl. A XI 5.1.2).

Hinsichtlich anderer Grundstücksnutzungen wirken sich die vorliegenden Lärmimmissionen nicht auf die Nutzbarkeit von Grundstücken aus und sind als zumutbar anzusehen. Für Bereiche besonders hoher Lärmbelastung verfügt die Planfeststellungsbehörde, dass etwaige zusätzliche Anforderungen an die gewerbliche Nutzbarkeit eines Grundstücks im Hinblick auf den Schallschutz durch den Ersatz der entstehenden Aufwendungen ausgeglichen werden. Soweit Maßnahmen zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes untunlich sind, richtet sich der Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld (A XI 5.1.3).

Den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzer im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen ist folglich mit den gesetzlichen Schutzbestimmungen bzw. den ergänzenden Festlegungen des Lärmschutzkonzeptes umfassend Rechnung getragen. Ein darüber hinausgehender Schutzanspruch im Hinblick auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der im Lärmschutzkonzept festgelegten Schwellen bewegender lärmbedingter Betroffenheiten des Eigentums besteht nicht. Nach ständiger Rechtsprechung eröffnet § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben mit sich bringt. Verbleibende Nachteile sind als Inhalts- und Schrankenbestimmung aufgrund der Sozialbindung des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39/95 – juris, Rn. 21; BVerwG, Urteil vom 25.09.2002 – 9 A 5/02 – juris, Rn. 44; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1073.04 u. a. – UA S. 181 ff.).

#### **20.1.3.1.2 Luftschadstoffe**

Aus dem Gesichtspunkt der durch den Betrieb des erweiterten Flughafens Frankfurt Main einschließlich des flughafeninduzierten Landverkehrs verursachten Luftschadstoffe resultieren keine Nutzungseinschränkungen von Grundstücken in der Flughafenumgebung. Wie bereits erläutert worden ist, bewegen sich die Luftschadstoffimmissionen im gesamten Untersuchungsraum in einem Bereich, aus dem kein Handlungsbedarf seitens der Planfeststellungsbehörde resultiert. (vgl. C III 9.3). Sind die diesbezüglichen Vorhabensfolgen abgewogen, ist damit auch sichergestellt, dass rechtlich relevante Einschränkungen der Nutzbarkeit von Grundstücken aus diesem Gesichtspunkt ausgeschlossen werden können.

### **20.1.3.2 Betroffenheiten durch Wirbelschleppen und Risikoexposition**

Durch die vom Flugbetrieb auf dem vorhabensbedingt erweiterten Flughafen ausgehenden Wirbelschleppen sowie das flugbetriebsbedingte externe Risiko wird die bestimmungsgemäße Nutzbarkeit der nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehenden Grundstücke im Flughafennahbereich nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen.

Nach intensiver Überprüfung des im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellten Gutachtens zur Wirbelschleppensituation (vgl. Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH/Dziomba Aeronautical Consulting, Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main, Anhang II.1 zum Gutachten G1, Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan in der Fassung vom 16.11.2006) sowie der von der Vorhabensträgerin nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde ergänzend vorgelegten gutachterlichen Sensitivitätsanalyse zur Prognose der Wirbelschleppensituation unter ungünstigen Randbedingungen (Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.05.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 17.08.2007 mit der Anlage Sensitivitätsanalyse zu G1, Anhang II.1 der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH vom 26.07.2007) gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung von Gebäuden – ebenso wie die Wahrscheinlichkeit einer Schädigung von Personen – durch die Wirbelschleppung eines auf dem Flughafen Frankfurt Main (insbesondere der planfestgestellten Landebahn Nordwest) verkehrenden Luftfahrzeugs so gering ist, dass vorsorgende Maßnahmen nicht ergriffen zu werden brauchen. Durch die Auflage, nachweislich durch eine Wirbelschleppung eines auf dem Flughafen Frankfurt Main landenden oder startenden Luftfahrzeugs verursachte Schäden auf Kosten der Vorhabensträgerin zu beseitigen oder die angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung zu erstatten (vgl. A XI 2.3), stellt die Planfeststellungsbehörde gleichwohl sicher, dass selbst im unwahrscheinlichen Fall eines Schadenseintritts eine problemlos realisierbare Schadensregulierung gegeben ist und der Geschädigte nicht auf den zumeist nicht oder nur mit grob unverhältnismäßigem Aufwand realisierbaren Anspruch gegen den Luftfahrzeughalter gemäß § 33 Abs. 1 LuftVG verwiesen bleibt. Den Belangen der Grundeigentümer im Bereich der Anfluggrundlinien bzw. Abflugstrecken in unmittelbarer Nähe zu einer der Start- und Landebahnen des Flughafens Frankfurt Main wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Auch unter dem Gesichtspunkt des externen Risikos im Hinblick auf Flugzeugabstürze bestehen keine die Abwägung zulasten des Vorhabens beeinflussenden Betroffenheiten des Grundeigentums Dritter. Nach intensiver Abwägung unter Würdigung fachgutachterlich hergeleiteter Akzeptanzkriterien für die Risikoexposition steht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass das für den Planungsfall zu prognostizierende externe Todesfall-

risiko im Umfeld des erweiterten Flughafens Frankfurt Main als ohne weiteres akzeptabel anzusehen ist (vgl. C III 2.4.2.2.1.4.3). Die weitere Nutzbarkeit von Grundstücken in der Flughafennachbarschaft zu Wohn- oder Gewerbebezwecken wird nach alledem diesbezüglich nicht beeinträchtigt oder gar ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Wahrscheinlichkeit einer Schädigung von Grundeigentum durch herabfallende Flugzeugteile. Derartige Vorkommnisse sind derart selten, dass hieraus keine abwägungserheblichen Betroffenheiten resultieren und keine Veranlassung zur Anordnung von Schutzmaßnahmen besteht (vgl. C III 2.4.2.5.2).

Zur Frage etwaiger besonderer Betroffenheiten von Betrieben mit einem hohen stofflichen Risikopotential durch flugbetriebsbedingte Risiken sowie der Auswirkungen auf den weiteren Betrieb derartiger Anlagen wird auf die spezifische Abwägung der betriebsbezogenen Betroffenheiten (vgl. C III 20.2.2.2) verwiesen.

#### **20.1.3.3 Betroffenheiten durch Änderungen des Grundwasserspiegels**

Grundstücksbezogene Betroffenheiten aufgrund der von einigen Einwendern befürchteten vorhabensbedingten Änderungen des Grundwasserspiegels sind auszuschließen. Vorgetragen worden ist insoweit, dass sowohl durch Senkungen als auch Hebungen des mittleren Grundwasserspiegels Schäden an Gebäuden (Setzungsrisse; Eindringen von Grundwasser in Gebäudeteile) zu erwarten seien. Derartige Folgen für das Grundeigentum Dritter sind nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Die Untersuchungen ergeben, dass die vorhabensbedingten Absenkungen bzw. Aufhöhungen des Grundwasserspiegels so gering ausfallen werden, dass sich die Grundwasserstände im Bereich der jährlichen Schwankungsbreiten bewegen werden (vgl. C III 12.9.1). Abwägungsrelevante Beeinträchtigungen des Grundeigentums sind unter diesem Gesichtspunkt folglich nicht zu erwarten.

#### **20.1.3.4 Betroffenheit durch Hindernisbegrenzungsmaßnahmen bzw. den Bauschutzbereich**

Die durch die Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit gemäß den Richtlinien des (seinerzeitigen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb vom 02.11.2001 (NfL I 328/01) sowie aus dem gemäß §§ 12 ff. festgesetzten Bauschutzbereich des erweiterten Flughafens bewirkten Nutzungseinschränkungen im Hinblick auf das Grundeigentum Dritter sind gering. Sie treten in der Abwägung hinter die für die Vorhabensrealisierung streitenden öffentlichen Interessen zurück.

Abwägungserhebliche Betroffenheiten des Grundeigentums Dritter infolge von Maßnahmen, die zur Herstellung der Hindernisfreiheit bei existenten Durchdringungen freizuhaltender Flächen erforderlich sind, sind entweder bereits infolge der Übernahme der betroffenen Grundstücke durch die Vorhabensträgerin bzw. aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern über die Durchführung und genaue Gestaltung der Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausgeschlossen oder bleiben so gering, dass ihnen in der Abwägung kein das Vorhaben infrage stellendes Gewicht zuzuerkennen ist.

Infolge der Einigungen zwischen der Vorhabensträgerin sowie der Ticona GmbH und der Celanese AG über die Übernahme des Ticona-Werks vom 12.06.2007, der Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und der InfraServ GmbH & Co. Höchst KG über die Verlagerung der Ethylenverdichterstation vom 01.10.2007 sowie des Erwerbs eines Grundstücks mit einer Bodenaufschüttung westlich des ehemaligen Ticona-Geländes durch die Vorhabensträgerin hat die Herstellung der Hindernisfreiheit in diesen Bereichen keine im Planfeststellungsverfahren zu bewältigenden bzw. gewichtenden Grundstücksbetroffenheiten Dritter zur Folge. Rechtserhebliche Betroffenheiten der DB AG im Hinblick auf die aus Hindernisgesichtspunkten erforderliche Umgestaltung zweier Oberleitungsmasten (Erdverlegung der Speiseleitung) der Strecke Nr. 3520 Mainz Hbf – Frankfurt (Main) Hbf sind infolge der erzielten Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und der DB AG über die Durchführung der Maßnahmen auf Kosten der Vorhabensträgerin ebenfalls nicht ersichtlich. Die DB AG hat ihre entsprechenden Einwendungen mit Schreiben an die Planfeststellungsbehörde vom 19.09.2007 zurückgenommen.

Wie bereits im Rahmen der Grundinanspruchnahme für das Vorhaben gezeigt worden ist, werden die von Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Kelsterbacher Wald betroffenen forstlich genutzten Grundstücke durch die kurzfristig durchzuführenden Maßnahmen des flächigen Aushiebs mit Bestandsumbau zu einem Laubwald, des gruppen- bis horstweisen Aushiebs mit Laubwald als Zielbestand sowie des einzelstamm- und truppweisen Aushiebs bzw. der Wipfelköpfung nicht im Hinblick auf ihre bisherige Nutzung entwertet. Sie behalten ihre Waldeigenschaft und sind weiterhin entsprechend nutzbar (vgl. C III 20.1.2.2.1.1.2). Die Betroffenheiten des Grundeigentums Dritter sind daher auch insoweit nicht gravierend.

Im Hinblick auf Grundstücke Dritter, die gegenwärtig die aus Hindernisgesichtspunkten freizuhaltenden Flächen nicht durchstoßen, werden ebenfalls keine sich in der Abwägung gegen das Vorhaben durchsetzenden privaten Belange betroffen. Die gemäß den Hindernisrichtlinien zulässigen Höhen im Umfeld der Landebahn Nordwest sind von der Vorhabensträgerin

ermittelt (vgl. in der Übersicht Plankarte A3.1-5) und von der Planfeststellungsbehörde gewürdigt worden. Im Hinblick auf bislang unbebaute Grundstücke im Gebiet rechtswirksamer Bebauungspläne gehen von den mit dem Vorhaben verbundenen Hindernisbegrenzungen keine maßgeblichen Belastungen für Dritte aus. Im Bereich des Bebauungspläne „Mönchhof – Teilbereich Kelsterbach“ bzw. „Mönchhof – Teilbereich Raunheim“ gilt dies bereits aufgrund der Tatsache, dass die Vorhabensträgerin gegenwärtig Eigentümerin der Gewerbeflächen ist und somit die Vermarktung der betroffenen Grundstücke – die bei zulässigen Bauhöhen von über 27 m bzw. über 24 m über Grund (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin vom 02.05.2007 mit Plankarte „Hindernisbegrenzungsflächen Anflug 07 mit Auszug aus Bebauungsplänen Mönchhof“; Antwort auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.11.2006) weiterhin für die vorgesehenen gewerblichen Nutzungen verwendet werden können – entsprechend betreiben kann. Die im Bereich des bislang nicht genutzten Bebauungsplans 3/89 „Taubengrund“ der Stadt Kelsterbach gelegenen Grundstücke können aus Hindernisaspekten weit gehend unter Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans bebaut werden. Lediglich in einem kleinen Teilbereich bleiben die unter Hindernisgesichtspunkten ohne weiteres realisierbaren Höhen um wenige Zentimeter unter den gemäß Bebauungsplan maximal zulässigen Bauhöhen. Darüber hinaus werden lediglich die im Bebauungsplan festgelegten Endwuchshöhen für Gehölze durch die Vorgaben der Hindernisrichtlinien betroffen, was die bestimmungsgemäße Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke jedoch nicht wesentlich einschränkt (vgl. zum Ganzen Schreiben der Vorhabensträgerin vom 02.05.2007 mit Plankarte „Anflugfläche 25 mit Bebauungsplan“; Antwort auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 27.11.2006).

Die im Hinblick auf Waldgrundstücke aus Hindernisgesichtspunkten erforderlichen potentiellen Baumhöhenbeschränkungen (vgl. Plankarte B1.5) schließen ebenso wenig wie die kurzfristig zu verwirklichenden Hindernisfreiheitsmaßnahmen die weitere Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke als Wald aus.

Von der Festsetzung des Bauschutzbereichs gemäß §§ 12 ff. LuftVG als solcher gehen keine die Abwägung zulasten des Vorhabens beeinflussenden Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken Dritter aus. Größe und Verortung des Bauschutzbereichs sind zwingende gesetzliche Folge der sich nach durchgeführter Prüfung der Planungsalternativen als vorzugswürdig darstellenden Verortung des neuen Landebahnbereichs. Im Rahmen der vergleichenden Abwägung sind auch die von der Lage der jeweiligen Vorhabensalternativen bewirkten Vergrößerungen des Bauschutzbereichs berücksichtigt worden (vgl. C III 2.6.4.2.2). Diesbezüglich stellt sich der planfestgestellte Landebahnbereich Nordwest gegenüber der Nordostalternative als günstiger dar, da er nach überschlägiger Prüfung zu

einer Änderung der rechtlichen Situation für nur 4.316 Hektar Siedlungsfläche führt, während im Falle der Realisierung einer Landebahn Nordost insgesamt 5.070 Hektar Siedlungsfläche neu von der Festsetzung des Bauschutzbereichs betroffen wären (vgl. Planteil A3, Konfigurationsanalyse in der Fassung vom 02.11.2004, S. 133 f.). Von den beiden unter Bedarfsge-sichtspunkten in Betracht kommenden Vorhabensalternativen stellt sich die planfestgestellte Nordwestlandebahn mithin unter dem Gesichtspunkt der vom Bauschutzbereich ausgehenden Grundstücksbetroffenheiten als die optimale Ausbauoption dar.

Die verbleibenden individuellen Belastungen in Gestalt der Beschränkung der aus Art. 14 Abs. 1 GG folgenden Baufreiheit im Umfeld des Vorhabens sind gering und im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Insoweit ist von Bedeutung, dass etwaige Durchstoßungen des Bauschutzbereiches keinesfalls zwingend die Unzulässigkeit der entsprechenden baulichen Anlagen zur Folge haben, sondern vielmehr lediglich prozedural gemäß § 12 Abs. 2 LuftVG unter einem Zustimmungs- bzw. Genehmigungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde stehen. Soweit die baulichen Anlagen (vor allem im Hinblick auf die Hindernisfreiheit) mit den Anforderungen an die Luftverkehrssicherheit übereinstimmen, sind sie unter luftverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten weiterhin zulassungsfähig. Die Festsetzung des Bauschutzbereichs bewirkt damit ebenfalls keine sich in der Abwägung gegen das Vorhaben durchsetzenden Nutzungseinschränkungen des Grundeigentums Dritter. Von den ggf. künftig entstehenden Erfordernissen der Befeuerng bzw. Kennzeichnung bestimmter Hindernisse im Bauschutzbereich gehen keine die Abwägung zulasten des Vorhabens beeinflussenden Belastungen aus.

#### **20.1.3.5 Betroffenheiten durch die Neufestsetzung des Siedlungsbeschränkungsgebiets**

Entgegen der zum Teil in Einwendungen geäußerten Auffassung können grundstücksbezogene Betroffenheiten, denen in der Abwägung entscheidendes Gewicht beizumessen wäre, auch nicht aus dem Umstand abgeleitet werden, dass infolge der vorhabensbedingten Änderung der (Flug-)Lärmsituation im Flughafenumfeld die Neufestsetzung eines gegenüber dem heutigen Stand erweiterten Siedlungsbeschränkungsgebiets durch den im Entwurfstadium befindlichen Regionalplan Südhessen (vgl. Regionaler Flächennutzungsplan, Regionalplan Südhessen, Entwurf 2007, Z3.4.4-1) zu erwarten ist. Die Ausweisung des Siedlungsbeschränkungsgebietes hat zur Folge, dass in den davon betroffenen Bereichen keine neuen Wohnbauflächen geschaffen werden dürfen. Sie ist damit ausschließlich ein Instrument der langfristigen Siedlungssteuerung, das keine Auswirkungen auf die Bebaubarkeit von Grundstücken zu Wohnzwecken im Geltungsbereich bereits rechtswirksamer Bebauungspläne und erst recht keinerlei juristische Relevanz für bereits aktuell zu Wohnzwecken genutzte Grundstücke entfaltet. Die bloße unbestimmte Erwartung, die neu von der Festset-



zung des Siedlungsbeschränkungsgebiets betroffenen, bislang nicht zu Wohnzwecken genutzten und nicht im Geltungsbereich entsprechender Bebauungspläne befindlichen Grundstücke zu einem späteren Zeitpunkt bei Vorliegen entsprechender bauleitplanerischer Voraussetzungen als Bauland nutzen bzw. verwerten zu können, genießt als reine Erwerbchance ohne jede planerische Verfestigung keinerlei rechtlichen Schutz. Ansprüche auf Schaffung einer bestimmten planungsrechtlichen Situation bestehen nicht und sind daher auch in der Abwägung nicht zu berücksichtigen.

#### **20.1.4 Wertminderungen von Grundstücken und erschwerte Vermietbarkeit von Immobilien infolge von negativen Vorhabensauswirkungen bzw. der Flughafennachbarschaft**

Zahlreiche Einwander haben in ihren Einwendungen geltend gemacht, dass der Wert ihrer Grundstücke durch die vom vorhabensbedingt erweiterten Flughafen ausgehenden Auswirkungen – vor allem Immissionsbelastungen –, aber auch durch einen allgemeinen, allein durch die Flughafennähe bedingten Attraktivitätsverlust (so genannter „Flughafenmalus“) in ihrem Wert gemindert würden. Die Vermietbarkeit der Immobilien werde dadurch erschwert, während bei vermieteten Immobilien Rückgänge der Mieterträge zu befürchten seien.

Die vorgetragenen Wert- und Ertragsminderungen stellen jedoch keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabensbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des erweiterten Flughafens auf Grundstücke in der Flughafennachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich (so BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13).

Soweit die befürchteten Immobilienpreisveränderungen auf die faktische Veränderung der Grundstücksumgebung (vor allem die geänderte Immissionssituation) gestützt werden, ist das Interesse der Grundstückseigentümer, von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen verschont zu bleiben, mithin bereits durch die eingehende Abwägung der jeweiligen Auswirkungsfaktoren (vgl. für den Lärm C III 6, für die Luftschadstoffe C III 9, für sonstige Immissionen C III 11) und die in diesem Rahmen erforderlichenfalls von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Schutzauflagen und Entschädigungsansprüche (vgl. etwa A XI 5, 8 und 9)

angemessen berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Ausschluss unzumutbarer Vorhabensauswirkungen auf die Flughafenumgebung mittels der dafür erforderlichen sowie zur Konfliktbewältigung wirkungsvollen und ausreichenden Maßnahmen sicher, mit denen (auch) den Interessen der Grundeigentümer Rechnung getragen wird.

Die aus den jeweiligen Auswirkungsfaktoren möglicherweise resultierenden wertverändernden Wirkungen in Bezug auf das Grundeigentum haben demgemäß Eingang in den planerischen Abwägungsvorgang gefunden und sind, soweit wie dies im Interesse der Herstellung einer Vereinbarkeit des Vorhabens mit entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen erforderlich gewesen ist, minimiert worden. Ihnen kommt daher nicht der Charakter eines eigenständigen Abwägungspostens zu, weil dies gleichbedeutend mit einer Doppelgewichtung der Vorhabensauswirkungen wäre (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 2.85 – juris, Rn. 15; BVerwG, Beschluss vom 24.04.1992 – 4 B 60.92 – juris, Rn. 6; BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13).

Faktoren für Grundstückswertveränderungen, die nicht bereits „in natura“ Eingang in den Abwägungsvorgang gefunden haben und daher für sich genommen der Berücksichtigung bedürften, liegen nicht vor. Insbesondere ist der Einwand zurückzuweisen, dass Grundstücke in der Nähe großer Flughäfen – ohne dass es auf die Veränderung der tatsächlichen Auswirkungsfaktoren (Lärm, Luftschadstoffe usw.) ankommt – schon allein aufgrund ihrer Belegenheit im Falle einer Expansion des Flughafens erheblich an Wert verlieren (allgemeiner „Flughafenmalus“). Für eine derartige Schlussfolgerung bestehen mit Blick auf die bisherige Entwicklung der Grundstückspreise und der dafür wesentlich mitursächlichen Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenanrainerkommunen bereits keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass die flughafennahen Gemeinden unabhängig von dem Vorliegen negativer Auswirkungsfaktoren allein aufgrund der Flughafennähe generell von Wohnungssuchenden gemieden werden und dort belegene Immobilien angesichts eines dadurch zu befürchtenden Bevölkerungsrückgangs bzw. „sozialen Niedergangs“ an Wert verlieren. Ein solcher Schluss verbietet sich bereits mit Blick auf das erhebliche Arbeitsplatzangebot in der unmittelbaren Flughafennähe und die dadurch bewirkte Attraktivität der Flughafenanrainerkommunen als arbeitsplatznahe Wohnorte. Das im Auftrag des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt Main durch Herrn Prof. Dr. Hagedorn erstellte Gutachten „Analyse vom Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main“ vom Juni 2007 betont ausdrücklich die flughafenspezifische Abhängigkeit der Immobilienpreisentwicklung vom positiven Einflussfaktor Verkehrsanbindung und von dem auf Auswirkungsseite maßgeblichen negativen Einflussfaktor Fluglärm und relativiert sogar diese Abhängigkeiten dergestalt, als sie nach gutachterlicher Auffassung stets nur in der Zusam-

menschau aller für die Wertbildung einer Immobilie entscheidenden Faktoren gesehen werden dürfen (vgl. etwa Gutachten, S. 7). Eine davon vollständig abgelöste allgemeine Immobilienpreisrelevanz des Flughafens – die im Übrigen nicht notwendig nur eine negative sein müsste (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – juris, Rn. 438) – wird von dem Gutachter nicht angenommen. Ihr kann schon aus diesem Grund kein Gewicht in der Abwägung zukommen.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass Änderungen der Grundstücksumgebung, aus denen sich bloße Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und mithin Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit bzw. Wertentwicklung der Liegenschaft ergeben können, keine Belange betreffen, für die der Träger des benachbarten Planungsvorhabens eine Entschädigung zu gewähren hätte (vgl. etwa OVG SH, Beschluss vom 07.08.2000 – 4 M 58/00 – juris, Rn. 16; BayVGH, Urteil vom 24.06.2003 – 8 A 02.40090 – juris, Rn. 44; OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 20.12.2006 – 8 C 10881/06 – juris, Rn. 27 ff.). Ein Anspruch der Flughafennachbarn auf Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile besteht nicht (vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, Loseblatt, Stand: 2006, § 9, Rn. 96), zumal ein wehrfähiges Interesse an der Beibehaltung einer bestimmten Umgebungssituation eines Grundstücks nicht anzuerkennen ist (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 28.10.1993 – 4 C 5/93 – juris, Rn. 24). Selbst wenn man einen am Grundstückswert ablesbaren, allein aus der Nähe zu einer als unschön empfundenen Verkehrsinfrastruktureinrichtung resultierenden „Imageverlust“ von Grundstücken anerkennen würde, wäre dieser jedenfalls als Ausdruck der das Eigentum beschränkenden Sozialbindung (vgl. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG) entschädigungslos hinzunehmen (BayVGH, Urteil vom 29.08.2000 – 8 A 99.40047 u. a. – juris, Rn. 50).

Der Frage des Eintritts und Ausmaßes etwaiger Wertveränderungen von Grundstücken infolge des planfestgestellten Flughafenausbaus braucht die Planfeststellungsbehörde nach alledem – anders als in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen gefordert – nicht im Einzelnen nachzugehen. Der Verkehrswert eines Grundstücks stellt im Übrigen nur einen Indikator für die vorhandenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks dar, dessen Entwicklung von vielen – zu einem großen Teil von der Planung völlig losgelösten bzw. unbeeinflussten – Faktoren abhängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 – 4 C 2.85 – juris, Rn. 15; BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995 – 4 NB 17.94 – juris, Rn. 13; außerdem BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 – 4 C 51.89 – juris, Leitsatz 17). Grundstückswertveränderungen stellen nach alledem keinen Belang dar, der gesonderter planerischer Abwägung zugänglich und bedürftig wäre.

Gleiches gilt für die geltend gemachte Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien bzw. die befürchtete Reduktion von Mieterträgen. Soweit sich dies als Folge einer Zunahme der

vom erweiterten Flughafen ausgehenden Immissionsbelastungen darstellt, sind die diesen Eigentümerinteressen vorausliegenden Belange des Schutzes vor unzumutbaren Vorhabensauswirkungen bereits Gegenstand der Abwägung und Konfliktbewältigung im Hinblick auf die jeweiligen Auswirkungsfaktoren. Die darüber hinausgehende bloße Minderung der Chancen, eine flughafennahe Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, genießt – unabhängig von der (bereits in tatsächlicher Hinsicht unzutreffenden) Annahme eines rein flughafenbedingten Attraktivitätsverlusts – als reine Erwerbchance keinen rechtlichen Schutz. Der Vortrag, dass allein die Flughafennähe potentielle Mietinteressenten abschrecke und Immobilien folglich nur „über den Preis“ vermietet werden könnten, begründet vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung sind nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen (OVG SH, Beschluss vom 07.08.2000 – 4 M 58/00 – juris, Rn. 16).

#### **20.1.5 Erschwerung der Grundstücksverwertung durch die vom erweiterten Flughafen ausgehende Konkurrenz**

Das Vorgenannte gilt entsprechend für die in Einwendungen geltend gemachte Erschwerung der wirtschaftlichen Verwertung von Grundstücken infolge der vom vorhabensbedingt erweiterten Flughafen mit seinen ausgedehnten Flächen für luftfahrtaffines Gewerbe ausgehenden Konkurrenzsituation, insbesondere auf dem Markt der Luftfracht- und Speditionsimmobilien. Selbst wenn man im Tatsächlichen anerkennen sollte, dass beispielsweise infolge der Ausweisung zusätzlicher Bereiche für die Ansiedlung von Luftfrachtunternehmen und Speditionen im erweiterten Südbereich des Flughafens Unternehmen von ihren bisherigen Standorten in den flughafennah gelegenen Anrainerkommunen abgeworben werden könnten, besteht jedenfalls kein rechtlicher Anspruch auf Nichtverschlechterung einer vorhandenen Wettbewerbssituation. Ebenso wie der Gewerbetreibende muss auch der Grundeigentümer, der seine Immobilie durch Vermietung bzw. Verpachtung wirtschaftlich verwertet, ständig mit neuer Konkurrenz, die sich auch aus einer planerisch veränderten Umgebungssituation ergeben kann, rechnen. Ein Bestandsschutz in der Weise, dass die aus der Grundstücksnachbarschaft erklärliche besondere Attraktivität einer Liegenschaft als Mietobjekt, die aus vorangegangenen Planungsentscheidungen resultiert (Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bis zum heutigen Maß), nicht durch eine weitere Planungsentscheidung (weiterer Ausbau des Flughafens und der auf dem Flughafengelände belegenen Luftfrachtflächen) beeinträchtigt oder gar beseitigt wird, besteht nicht (vgl. zum Ganzen etwa BVerwG, Beschluss vom 16.01.1990 – 4 NB 1.90 – juris, Rn. 5). Vielmehr handelt es sich bei der Erwartung, auch

weiterhin aufgrund der Flughafennähe der Immobilie deren einträgliche Vermietung an flughafenaffine Gewerbetreibende realisieren zu können, um eine rechtlich nicht geschützte bloße Erwerbschance. Sie kann nicht Gegenstand abwägungserheblicher Grundstücksbetroffenheiten sein. Die auf einen Schutz vor Änderung der Wettbewerbssituation auf dem Immobilienmarkt gerichteten Einwendungen werden demnach zurückgewiesen.

## **20.2 Auswirkungen auf Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe**

Soweit von dem planfestgestellten Vorhaben Eingriffe in eingerichtete und ausgeübte Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe ausgehen, sind diese im Interesse der damit verfolgten Ziele hinzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde stellt in Rechnung, dass den verursachten Betroffenheiten in wenigen Einzelfällen erhebliches Gewicht zukommt, das in einem Fall bis hin zu einer von der Planfeststellungsbehörde nach den getroffenen Feststellungen nicht auszuschließenden Existenzgefährdung reicht. Auch unter angemessener Berücksichtigung der dadurch erheblich berührten privaten Belange in der Abwägung führt dies jedoch nicht dazu, dass das Vorhaben bzw. einer seiner Bestandteile hinter die privaten Interessen der Betriebsinhaber zurückzustellen ist.

### **20.2.1 Betroffenheiten aufgrund des Verlusts oder der Nutzung von Betriebsgrundstücken für das Vorhaben**

Abwägungserhebliche Betroffenheiten von Landwirtschafts- und Gewerbebetrieben können zunächst aus der unmittelbaren Inanspruchnahme von Betriebsgrundstücken für das Vorhaben resultieren, soweit infolge des Entzugs oder der Beeinträchtigung der bisherigen Grundstücksnutzungen die Weiterführung des Betriebes erschwert oder gar unmöglich gemacht wird.

#### **20.2.1.1 Betroffenheiten im Gewerbegebiet Taubengrund**

Die im äußersten Südbereich des Gewerbegebietes Taubengrund angesiedelten Gewerbebetriebe sind von der geplanten Errichtung der entlang der Anfluggrundlinie 25 verlaufenden Anflugbefeuerung betroffen, hinsichtlich derer die Vorhabensträgerin Nutzungsrechte an den Grundstücken für die Errichtung und den Betrieb von Befeuerungsmasten benötigt. Hierdurch werden aber keine über den bloßen Umstand der Belastung des Eigentums Dritter mit entsprechenden Nutzungsrechten hinausgehenden Belange von Gewerbebetrieben beeinträchtigt. Diesbezügliche Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie bereits gezeigt worden ist, können die von der Errichtung der so genannten Anflugbalken betroffenen Grundstücke trotz der vorgesehenen Maßnahmen weiterhin bestimmungsgemäß für die gewerblichen Zwecke genutzt werden. Dies wird durch die Nebenbestimmung A XI 1.5, mit der die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin die entsprechende Gestaltung der Anflugbefeue-

erung aufgibt, sichergestellt (vgl. zum Ganzen C III 20.1.2.2.1.1.3). Abwägungserhebliche Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gehen infolge dessen von der Errichtung der Anflugbefeuerung nicht aus.

#### **20.2.1.2 Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Betrieben**

Für den Flughafenausbau selbst werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke – mit Ausnahme geringer und landwirtschaftlich unbedeutender Flächen für das Voreinflugzeichen West (07) der Nordwestlandebahn – nicht in Anspruch genommen. Allerdings werden landwirtschaftliche Betriebsflächen in erheblichem Maße durch die planfestgestellten Ersatzaufforstungsmaßnahmen betroffen, während der über die Ersatzaufforstungen hinausgehende naturschutzrechtliche Ausgleich weit gehend ohne Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen erfolgt (vgl. die Stellungnahmen der Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 04.04.2005, S. 1 und vom 29.03.2007, S. 1). Betriebsbezogene Betroffenheiten von abwägungserheblichem Gewicht infolge der geplanten Ersatzaufforstungen, die über den bloßen Umstand des Eigentums- oder Nutzungsverlusts an den betroffenen Grundstücken hinausgehen, sind von den bisherigen Grundstücksnutzern jedoch nur in Ausnahmefällen geltend gemacht worden. Lediglich vereinzelt ist eingewandt worden, dass infolge des Verlusts bewirtschafteter Flächen die Weiterführung der Betriebe erschwert oder gar unmöglich gemacht werde und daher Existenzgefährdungen drohten. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen eingehend geprüft und auf ihrer Grundlage – soweit erforderlich – die weiter gehende Aufklärung der jeweiligen Sachverhalte betrieben (vgl. die Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 06.07.2007, mit denen betroffenen Landwirten Gelegenheit zur Konkretisierung ihrer Einwendungen eingeräumt worden ist; außerdem die Einladungen zu einem ergänzenden Erörterungstermin vom 12.09.2007 und vom 14.09.2007 sowie die Niederschriften dieses Termins vom 08.10.2007). Die Planfeststellungsbehörde gelangt nach Prüfung des Ersatzaufforstungskonzepts (vgl. C III 7.1.4) sowie Abwägung desselben gegen die ermittelten Folgen für die bisherigen landwirtschaftlichen Nutzer der davon betroffenen Flächen zu dem Ergebnis, dass die durch die Nutzungsverluste ausgelösten betriebsbezogenen Betroffenheiten von Landwirten in Einzelfällen erhebliches Gewicht erreichen, das in einem Falle bis hin zu einer nicht auszuschließenden Existenzgefährdung reicht. Diese Folgen sind aber im Interesse der Verwirklichung des in sich schlüssigen und in seiner planfestgestellten Ausprägung erforderlichen Kompensationskonzepts hinzunehmen, wobei die Planfeststellungsbehörde für den Fall der dem Grunde nach zu unterstellenden Existenzgefährdung darauf verweist, dass diesbezüglich in einem nachgelagerten Verfahren durch die Enteignungsbehörde nach

Maßgabe des Enteignungsrechts, vor allem des § 41 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 Hess. EnteignungsG, eine Entscheidung über eine dafür zu gewährende Entschädigung zu treffen sein wird.

#### **20.2.1.2.1 Auswahlprozess der Ersatzaufforstungsflächen**

Die für die Kompensationsmaßnahmen beanspruchten Flächen stellen sich als Ergebnis eines langwierigen, bereits mit den Planungen zum Raumordnungsverfahren aufgenommenen und kontinuierlich – zum Teil auf Anregung der Planfeststellungsbehörde – fortgeführten Such-, Abstimmungs- und Minimierungsprozesses dar. Dieser ist von der Vorhabensträgerin unter Einbeziehung von Vertretern der berufsständischen Landwirtschaft (vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 5 des Berufsstandsmitwirkungsgesetzes [BMitwG]) sowie der Landwirtschaftsbehörden mit besonderem Blick auf die betrieblichen Folgen des Flächenentzugs für die bewirtschaftenden Landwirte durchgeführt worden.

Bereits im Rahmen des Vorauswahlprozesses, der von einem beim Regierungspräsidium Darmstadt eingerichteten Arbeitskreis begleitet worden ist, wurde das Ziel einer weitestmöglichen Schonung landwirtschaftlicher Produktionsflächen, vor allem der landwirtschaftlich wertvollen Grundstücke, verfolgt (vgl. etwa die Stellungnahme der Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums Darmstadt, S. 1 f.). Unter anderem zu diesem Zweck hat die Vorhabensträgerin den ursprünglich gewählten Suchraum sogar verlassen und eine großflächige Alternative (Maßnahme HU 40 in der Staatsdomäne Hundsrück) in ihr Konzept einbezogen. Hiermit sollten die im Ballungsraum trotz der angestrebten verträglichen Flächenauswahl verbleibenden Nutzungskonflikte mit der Landwirtschaft erheblich abgemildert werden. Weitere großräumige (Domänen-)Flächen waren jedoch aus Sicht der Vorhabensträgerin für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen nicht geeignet bzw. verfügbar, so dass sie nicht sämtlichen Forderungen der berufsständischen Landwirtschaft nach der Herausnahme von Flächen aus dem Konzept der Ersatzaufforstungen entsprochen hat (vgl. zum Ganzen G1, Teil IV, Ergebnisteil LBP, Teil 1, S. 175 und 195 ff.).

Im Rahmen der Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen hat die Vorhabensträgerin aufgrund der im ersten Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen weitere Änderungen ihres Kompensationskonzepts vorgenommen, die von inhaltlichen Änderungen der Maßnahmenplanung über Reduzierungen der Maßnahmenflächen bis hin zum vollständigen Wegfall von Ersatzaufforstungsmaßnahmen reichen. Dadurch konnte beispielsweise die erhebliche Betroffenheit eines Baumschulbetriebes in Bischofsheim, die sich als Folge einer Realisierung der ursprünglichen Ersatzaufforstungsplanung ergeben hätte, vollständig ausgeschlossen werden. Ersatzweise sind entweder die verbliebenen Maßnahmen vergrößert

oder aber gänzlich neue Flächen in die Planung aufgenommen worden. Die Vorhabensträgerin hat die neu in ihr Konzept aufgenommenen Flächen vorzugsweise dort gewählt, wo ihr Flächenangebote infolge des Wegfalls der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzungen vorliegen (vgl. zum Ganzen G1, Teil IV, Ergebnisteil LBP, Teil 1, S. 199 f.).

Schließlich hat die Vorhabensträgerin im Sommer 2007 weitere Änderungen ihres Kompensationskonzepts vorgenommen, um die verbliebenen Betroffenheiten landwirtschaftlicher Betriebe nochmals zu reduzieren. Die Betroffenheiten eines Landwirtschaftsbetriebes in Trebur-Hessenaue sowie eines weiteren Betriebes in Riedstadt-Crumstadt konnten auf diese Weise vollständig ausgeschlossen werden (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 29.08.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.09.2007, sowie die Vereinbarung zwischen der Gemeinde Trebur und der Fraport AG vom 19.09.2007 betreffend den Bebauungsplan „Rheinvorland“).

Auch mit diesen Modifikationen greift das Ersatzaufforstungskonzept jedoch noch auf Flächen zu, die aktuell landwirtschaftlichen Nutzungen unterliegen und hinsichtlich derer bei ihren Nutzern keine Aufgabebereitschaft besteht. Die insoweit verbleibenden betriebsbezogenen Konflikte sind von der Planfeststellungsbehörde im Wege der Abwägung zu bewältigen.

#### **20.2.1.2.2 Ermittlungs- und Abwägungsprogramm**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon vergewissert, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke für die planfestgestellten Ersatzaufforstungen auf das unabdingbare Maß beschränkt bleibt und lediglich Flächen betrifft, auf die zur Verwirklichung des in sich schlüssigen Kompensationskonzepts nicht verzichtet werden kann. Wie bereits ausgeführt worden ist, hat die Planfeststellungsbehörde die fachliche Eignung der Kompensationsmaßnahmen festgestellt und ist nach eingehender Überprüfung der in Einwendungen und Stellungnahmen genannten Alternativen zu dem Ergebnis gelangt, dass die Maßnahmen den auf den mitunter vorgeschlagenen Alternativflächen zu verwirklichenden Kompensationsmaßnahmen vorzuziehen sind (vgl. C III 7.1.4.1.2.2.2; außerdem C III 20.1.1.1). Sie hat insoweit zu berücksichtigen, dass das den Zielen des § 14 Abs. 4 S. 2 HENatG verpflichtete Kompensationskonzept nicht an beliebigen Orten, sondern lediglich innerhalb des gewählten und bereits zwecks Vermeidung von Nutzungskonflikten weit gezogenen Suchraumes zu verwirklichen ist (vgl. C III 20.1.2.2.1.2). Der nach langem Auswahlprozess vorgenommenen Verortung und Dimensionierung der Ersatzaufforstungsmaßnahmen kommt mithin erhebliches Gewicht in der Abwägung zu.



Die Gewichtigkeit der diesem schwer wiegenden Belang entgegen stehenden privaten Interessen der Inhaber von landwirtschaftlichen Betrieben kann nicht abstrakt-generell, sondern jeweils nur mit Blick auf die Bedeutung der den landwirtschaftlichen Nutzungen vorhabensbedingt entzogenen Flächen für die Betriebe beurteilt werden. Angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an der Durchführung der Ersatzaufforstungen in der planfestgestellten Verortung sowie dem planfestgestellten Umfang kann nur schwer wiegenden Betroffenheiten landwirtschaftlicher Betriebe insoweit abwägungsentscheidendes Gewicht zukommen. Diese können nicht allein aus dem Umstand abgeleitet werden, dass die von den Maßnahmen Betroffenen über die Flächeninanspruchnahme hinaus gewisse Beeinträchtigungen (etwa die Erschwerung bestimmter betrieblicher Abläufe) hinnehmen müssen. Derartige Folgen halten sich im Rahmen zulässiger Sozialbindung unterhalb der Schwelle, bei deren Erreichung die Zweck-Mittel-Relation im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht mehr gewahrt ist. Insoweit ist von Bedeutung, dass negative Folgen dieser Art in landwirtschaftlich geprägten Räumen mit jeder naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahme nahezu unvermeidlich verbunden sind. Aus ihnen folgen nicht per se wehrfähige Positionen der Betroffenen im Hinblick auf das Vorhaben (so zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 01.09.1997 – 4 A 36.96 – juris, Rn. 53).

Besondere Umstände, aus denen sich möglicherweise abwägungsentscheidende Betroffenheiten ergeben, können dagegen aus der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe infolge des Entzugs der von den Ersatzaufforstungen betroffenen Flächen als landwirtschaftliche Produktionsflächen resultieren. Droht eine Existenzgefährdung, so ist dies ein Umstand, der in der Abwägung berücksichtigt werden muss. Gefährdungen der wirtschaftlichen Existenz von Betroffenen können dazu führen, dass die Beeinträchtigungen die Zumutbarkeitsgrenze überschreiten und den berührten Belangen damit Gewicht im Rahmen der Abwägung zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 – 9 A 28.05 – juris, Rn. 68). Für die Abwägungserheblichkeit – d. h. das „Ob“ der Berücksichtigung im Abwägungsvorgang – spielt dabei dem Grunde nach keine entscheidende Rolle, ob lediglich der Entzug von eigenen Grundstücken oder auch der Verlust von Pachtflächen zu dieser Gefahr beiträgt (so etwa BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 – 4 A 13.99 – juris, Rn. 44; OVG NRW, Urteil vom 06.01.2003 – 7A D 13/01.NE – juris, Rn. 67). Dies gilt dem Grundsatz nach selbst für Grundstücke, die aufgrund von Pachtverträgen mit einer nur geringen Laufzeit bzw. kurzfristigen Kündbarkeit bewirtschaftet werden; zumal dann, wenn derartige Pachtverträge in der Vergangenheit über einen längeren Zeitraum fortlaufend verlängert worden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.11.1999 – 4 CN 3.99 – juris, Rn. 18).

Damit ist freilich über die Gewichtigkeit, die einer sich aus dem Entzug von kurzfristig angepachteten Grundstücken ergebenden (möglichen) Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes in der Abwägung zukommt – d. h. das „Wie“ der Berücksichtigung im Abwägungsvorgang –, noch nichts ausgesagt. Insoweit gilt – wie prinzipiell auch bereits im Hinblick auf die (rein) grundstücksbezogenen Betroffenheiten (vgl. C III 20.1.1.2) –, dass die Auswirkungen des Verlusts von Pachtflächen auf die Existenz eines Landwirtschaftsbetriebes in der Abwägung nicht vollständig dem Entzug von Grundeigentum gleichgestellt werden dürfen, da der Pächter nur Schutz nach Maßgabe der obligatorischen Berechtigung und damit – zumal bei kurzer Laufzeit oder kurzfristiger Kündbarkeit der Pachtverträge – nicht den mit einem Eigentümer vergleichbaren Bestandsschutz genießt (vgl. HessVGH, Beschluss vom 02.12.1998 – 2 Q 3447/97 – juris, Rn. 32). Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe, die ganz oder zu einem großen Teil auf kurzfristig gepachteten Flächen wirtschaften, sind damit zwar nicht jeden Schutzes ihrer Existenzgrundlage entkleidet. Ihre Existenz als solche ist jedoch bereits aufgrund der privatrechtlichen Ausgestaltung der betrieblichen Flächennutzung nicht hinreichend gesichert, so dass dieser Belang nur mit einem gegenüber einem auf Eigentumsflächen oder langfristig durch entsprechende Pachtverträge gesicherten Grundstücken wirtschaftenden Betrieb gemindertem Gewicht in die Abwägung eingeht (so BayVGH, Beschluss vom 14.08.2002 – 8 ZB 02.1293 – juris, Rn. 8). Die nur unzureichende zivilrechtliche Sicherung der Betriebsflächen stellt eine strukturelle Schwäche des Betriebes und ein hohes unternehmerisches Risiko dar, das der Betriebsinhaber im Wesentlichen selbst zu vertreten hat und dessen Realisierung durch die Vorhabensverwirklichung deshalb nur zum Teil bzw. in reduziertem Maße der Planfeststellung angelastet werden kann (vgl. BayVGH, a. a. O., Rn. 11 und 13).

Die Planfeststellungsbehörde hat aus diesem Grund die Nutzungsverhältnisse an den Ersatzaufforstungsflächen im Einzelnen aufgeklärt (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 26.03.2007, Punkt 6.2; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 19.04.2007 nebst Anlage „Ergänzende Angaben [Pächter/Nutzer] zum Eigentümerverzeichnis/Berechtigtenverzeichnis“ der Hessischen Landgesellschaft mbH vom 19.04.2007). Sie hat hierbei unter Auswertung der erhobenen Einwendungen besonderes Augenmerk auf diejenigen landwirtschaftlichen Betriebe gelegt, deren Inhaber (möglicherweise) existenzgefährdende Betroffenheiten geltend gemacht haben. Im Hinblick auf sechs landwirtschaftliche Betriebe, die in Trebur-Hessenaue, Trebur-Rheinblick, Riedstadt-Crumstadt, Bischofsheim, Frankfurt am Main-Nieder-Erlenbach und Ronneburg angesiedelt sind, hat die Planfeststellungsbehörde ausgehend von den erhobenen Einwendungen nicht ausschließen, aber auf der Basis der von den Einwendern getätigten Sachverhaltsangaben auch nicht mit der für die Abwägung erforderlichen Sicherheit feststellen können, dass die Betroffenheiten rechtser-

hebliches Gewicht erreichen. Sie hat daher den jeweiligen Einwendern Gelegenheit gegeben, ihre Einwendungen im Hinblick auf die von der Planfeststellungsbehörde jeweils als entscheidungsrelevant angesehenen Fragestellungen zu konkretisieren (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die betroffenen Landwirte vom 06.07.2007 und vom 14.09.2007).

Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde um Angaben zur Gesamtgröße der Betriebe, zur Größe der betroffenen Flächen, zur Rechtsgrundlage der Nutzungen (Eigentum, Pacht, Laufzeit und Kündigung der Pachtverträge), zum Stellenwert der Flächen innerhalb des jeweiligen Betriebskonzepts, zu den Folgen einer vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahme für die Ertragssituation der Betriebe sowie zur Verfügbarkeit von Ersatzflächen gebeten. Sie hat des Weiteren die Vorhabensträgerin ersucht, zu den jeweiligen Betroffenheiten aus ihrer Sicht Stellung zu nehmen und dabei insbesondere Angaben zur eventuellen Verfügbarkeit von Ersatzland zu machen (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die Vorhabensträgerin vom 06.07.2007). Die Vorhabensträgerin hat dies zu Anlass genommen, die verbliebenen Betroffenheiten landwirtschaftlicher Betriebe durch die bereits erwähnten erneuten Änderungen des Kompensationskonzepts (vgl. C III 20.2.1.2.1) bzw. mittels Vereinbarungen über den Tausch von Flächen weiter zu reduzieren (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin an die Planfeststellungsbehörde vom 05.09.2007).

#### **20.2.1.2.3 Abwägung der Betroffenheiten von Landwirtschaftsbetrieben, für die Existenzgefährdungen geltend gemacht worden sind**

Im Einzelnen hat sich die Planfeststellungsbehörde eingehend mit der Betroffenheit der Betriebe derjenigen Landwirte auseinandergesetzt, die in ihren Einwendungen eine Gefährdung ihrer betrieblichen Existenz infolge der Inanspruchnahme von Flächen für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen geltend gemacht haben. Zum Teil haben sich die Betroffenheiten noch während des Planfeststellungsverfahrens durch die erwähnten Änderungen des Kompensationskonzepts bzw. Tauschmaßnahmen bereits im Tatsächlichen erledigt. Die verbliebenen Betroffenheiten waren weiter aufzuklären, um das ihnen objektiv zukommende Gewicht zu ermitteln und gegen das Interesse an der Durchführung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen abwägen zu können.

Für die Planfeststellungsbehörde bestand im Laufe des Verfahrens Anlass, folgende Landwirtschaftsbetriebe eingehend in den Blick zu nehmen:

#### **20.2.1.2.3.1 Landwirtschaftsbetriebe in Egelsbach**

Drei Landwirte aus Egelsbach haben Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahme OF59 Egelsbach erhoben. Sie bewirtschaften zusammen mit einem vierten Landwirt eine Fläche von ca. 34,5 ha, die im Eigentum der Vorhabensträgerin steht und an die Landwirte verpachtet ist. Die Vorhabensträgerin hat die Fläche im Jahre 2005 erworben. Für den Ankauf hat eine Grundstücksverkehrsgenehmigung der zuständigen Behörde vorgelegen (vgl. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung V, vom 29.03.2007, S. 2). Die Fläche wird durch die planfestgestellte Ersatzaufforstungsmaßnahme vollumfänglich in Anspruch genommen.

Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde hat der Pachtvertrag, der unter dem 03.02.1998 von den Landwirten mit der Voreigentümerin geschlossen worden ist und in den die Vorhabensträgerin mit Erwerb der Liegenschaft im Jahre 2005 eingetreten ist, eine Laufzeit von einem Jahr, die sich um ein weiteres Jahr verlängert, sofern der Vertrag nicht in einer Frist von einem halben Jahr zum Ablaufdatum gekündigt wird. Des Weiteren sieht der Vertrag – ggf. unter Entschädigung der Pächter – ein Kündigungsrecht der Eigentümerin ohne Einhaltung einer Frist für den Fall vor, dass sie die Fläche ganz oder teilweise für eigene Zwecke beansprucht (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 28.06.2007, Punkt 2; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 01.08.2007 nebst Anlage).

Die Planfeststellungsbehörde kann bereits nach Würdigung dieser Ausgangslage die Möglichkeit einer die Abwägung zulasten der geplanten Aufforstungsmaßnahme entscheidenden Existenzgefährdung der betroffenen Landwirte verneinen, ohne dass es auf weitere Umstände – etwa die jeweilige Betriebsgröße, das Verhältnis der betroffenen Flächen zu derselben, das Betriebskonzept und die Ertragssituation – ankommt. Dies liegt in der Tatsache begründet, dass etwaige Betroffenheiten jedenfalls nicht entscheidend als Folge der Planfeststellung ausgelöst werden, sondern bereits in der den Landwirten aufgrund der Ausgestaltung des Pachtverhältnisses zukommenden zivilrechtlichen Rechtsstellung angelegt sind.

Nach dem oben Genannten (vgl. C III 20.2.1.2.2) genießen die existenzbezogenen Belange eines Betriebsinhabers, der seine Betriebsgrundstücke aufgrund eines im Eigenbedarfsfall durch die Verpächterin ohne Einhaltung einer Frist und ansonsten jährlich kündbaren Pachtvertrags bewirtschaftet, bereits lediglich ein gegenüber einem Eigentümer erheblich gemindertes Gewicht in der Abwägung. Sie vermitteln keine Rechtsposition, welche dem Betriebsinhaber einen in der Abwägung mit großem Gewicht zu versehenden Bestandsschutz vermittelt (vgl. auch SächsOVG, Beschluss vom 08.12.2005 – 5 BS 186/05 – juris, Rn. 7).

Entscheidend kommt hier noch der Umstand hinzu, dass die Vorhabensträgerin selbst Eigentümerin der fraglichen Fläche ist und die Vertragsklausel der – bei Beanspruchung der Liegenschaft für eigene Zwecke – jederzeitigen Kündbarkeit der Pachtverhältnisse ihr zugute kommt. Der Verlust der Pachtflächen stellt sich für die Landwirte mithin als vertraglich abgesicherte Ausübung der mit der Eigentümerstellung der Vorhabensträgerin verbundenen Rechte dar. Die Vorhabensträgerin kann nach der mit den Pächtern getroffenen vertraglichen Vereinbarung jederzeit die Pachtflächen für sich beanspruchen und der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung durch die Pächter entziehen. Hierzu bedarf es nicht erst der Planfeststellung der Ersatzaufforstungsmaßnahme OF59. Die mit der Beanspruchung des Grundstücks als Ersatzaufforstungsfläche einher gehenden betrieblichen Betroffenheiten der Pächter sind damit nicht Folge der Zulassung des Vorhabens, sondern resultieren bereits aus der weit vor diesem Zeitpunkt verschafften Eigentümerstellung der Vorhabensträgerin. Die planfestgestellte Maßnahmenplanung ist zwar Anlass dafür, dass die Vorhabensträgerin ihre Rechte als Eigentümerin aus dem Pachtvertrag nunmehr in einer bestimmten, zum Verlust der Flächen für die Pächter führenden Weise ausüben wird. Sie ist jedoch nicht Rechtsgrundlage für etwaige Verschlechterungen der betrieblichen Situation für die bisherigen Nutzer der Liegenschaft.

Nach alledem ist aus den betrieblichen Belangen der bisherigen Nutzer der von der Ersatzaufforstungsmaßnahme OF59 betroffenen Eigentumsfläche der Vorhabensträgerin nichts gegen die planfestgestellte Maßnahme bzw. für eine aus der Planfeststellung resultierende Entschädigungspflicht der Vorhabensträgerin gegenüber den derzeitigen Pächtern der Fläche herzuleiten.

#### **20.2.1.2.3.2 Pilzzuchtbetrieb im Munitionsdepot Egelsbach/Mörfelden-Walldorf**

Der Inhaber eines dem Vollerwerb dienenden Zuchtbetriebes für Edelpilze, der in den ehemaligen Bunkeranlagen des früheren Bundeswehr-Munitionsdepots in Egelsbach/Mörfelden-Walldorf angesiedelt ist, hat geltend gemacht, dass der mit der Maßnahme MUN vorgesehene Rückbau der Bunkeranlagen sowie die Aufforstung des Areals zum Verlust seiner bisherigen Produktionsstätte führe und damit die Existenz seines Betriebes zerstöre. Der seit 2004 am Standort befindliche Betrieb sei auf die intensive Selbstvermarktung sowie die Belieferung der Gastronomie in der Region Frankfurt am Main ausgerichtet und damit auf den Produktionsstandort in Egelsbach/Mörfelden-Walldorf angewiesen.

Aus diesem Vortrag sind keine abwägungserheblichen betriebsspezifischen Belange herzuleiten, da der Betriebsinhaber seine Betroffenheit erst mit Eingang am 24.06.2005 beim Regierungspräsidium Darmstadt dargelegt hat und er mit seinem Vortrag daher materiell präklu-

dirt ist. Die Planunterlagen sind vom 17.01.2005 bis zum 16.02.2005 nach ortsüblicher Bekanntmachung (§ 73 Abs. 5 HVwVfG) unter anderem in Langen – dem in der Einwendung angegebenen Betriebssitz des Betroffenen –, Egelsbach und Mörfelden-Walldorf ausgelegt worden. Während des Auslegungszeitraums und bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist (17.02.2005 bis 02.03.2005 – 24 Uhr) konnte gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 HVwVfG jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, schriftlich oder zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Darmstadt oder den Auslegungskommunen Einwendungen gegen den Plan erheben. Auf die Folgen des Unterbleibens oder der Verspätung von Einwendungen (§ 10 Abs. 4 S. 1 LuftVG, § 73 Abs. 4 S. 3 HVwVfG) ist in den Bekanntmachungstexten hingewiesen worden (§ 10 Abs. 4 S. 2 LuftVG, § 73 Abs. 4 S. 4 HVwVfG). Die Argumentation des Betroffenen, wonach er erst während eines Ortstermins mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und dem Landesbetrieb HessenForst auf der Bunkeranlage am 20.05.2005 von den Planungen erfahren habe, ist unerheblich und ändert nichts an dem Umstand, dass er mit seinem Vortrag ausgeschlossen sind. Wie jeder andere im Auswirkungsgebiet des Vorhabens ansässige oder ein Gewerbe betreibende Bürger hatte der Inhaber des Pilzzuchtbetriebes die Gelegenheit und Obliegenheit, den nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegten Plan darauf zu überprüfen, ob sich aus dem Vorhaben möglicherweise Einbußen in seinen Rechten ergeben können. Besonderheiten, die ein solches Vorgehen in seinem Falle als unmöglich oder unzumutbar hätten erscheinen lassen, sind weder von ihm vorgetragen worden noch sonst ersichtlich.

Aus der von der materiellen Präklusion nicht berührten objektiv-rechtlichen Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur sorgfältigen Aufklärung des Sachverhalts (§ 24 HVwVfG) und Vornahme einer gerechten Abwägung (§ 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG) folgt nichts anderes. Der Amtsermittlungsgrundsatz enthebt den Betroffenen nicht der Obliegenheit, auf wirkliche oder vermeintliche Gefährdungen seiner geschützten Rechtsgüter durch das geplante Vorhaben rechtzeitig hinzuweisen (BVerwG, Urteil vom 17.07.1980 – 7 C 101.78 – juris, Rn. 20). Es ist Sache des Betroffenen, nicht offenkundige oder nahe liegende Tatsachen, die seiner Sphäre zuzuordnen sind, im Rahmen des Anhörungsverfahrens fristgemäß vorzutragen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.01.2001 – 4 B 37.00 – juris, Rn. 16). Hierzu zählt auch eine besondere betriebliche Disposition, wenn im Hinblick auf diese Disposition das Risiko planbedingter Nachteile aus den ausgelegten Unterlagen erkennbar war (BVerwG, Urteil vom 17.07.1980 – 7 C 101.78 – juris, Rn. 34; BVerwG, Urteil vom 22.09.2004 – 4 A 59.03 – juris, Rn. 33). Der Betreiber des Pilzzuchtbetriebes hätte den ausgelegten Planunterlagen entnehmen können, dass er infolge der Maßnahme MUN – die einen Abriss der Bunkeranlagen beinhaltet – seine Produktionsstätte im ehemaligen Munitionsdepot aufgeben muss. Ihm hätte demzufolge obliegen, die sich daraus ergebenden spezifischen, nicht verallgemein-

rungsfähigen betrieblichen Konsequenzen (z. B. Ausweichmöglichkeiten, Optionen zur Erhaltung bestehender Vertriebswege, sonstige Faktoren für die Annahme einer Existenzgefährdung) fristgemäß vorzutragen.

Die materielle Präklusion wird auch nicht durch die Vorschrift des § 10 Abs. 4 S. 4 LuftVG überwunden, der lediglich für Behördenstellungen, nicht aber für Einwendungen gewisse Durchbrechungen der Präklusionswirkung vorsieht.

Die Tatsache einer Existenzgefährdung des Pilzzuchtbetriebes ist schließlich nicht offenkundig und schon von daher in der Abwägung zu berücksichtigen. Aus den Stellungnahmen der zuständigen Landwirtschaftsbehörde ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass sich eine Existenzgefährdung des Pilzzuchtbetriebes konkret aufdrängt. In seiner fristgerecht abgegebenen Stellungnahme vom 21.03.2005 hat der Landrat des Hochtaunuskreises als Amt für den ländlichen Raum hinsichtlich der Maßnahme im Munitionsdepot ausgeführt, dass sich die Maßnahmenfläche innerhalb des Waldverbandes befinde und öffentliche Belange der Landwirtschaft hiervon nicht berührt seien. Erst mit Nachtrag zur Stellungnahme vom 11.07.2005 hat er darauf hingewiesen, dass ein Pilzzuchtbetrieb infolge der Maßnahme seine Betriebsstätte verliere. Allerdings ergeben sich daraus keine so offensichtlichen Tatsachen für eine Existenzgefährdung des Betriebes, dass diese ohne weiteren Vortrag des Betroffenen als evident angenommen werden muss. Das Amt für den ländlichen Raum hat zwar das Ende der Pilzproduktion am vorhandenen Standort mit der Zerstörung der Existenzgrundlage des Betriebes gleichgesetzt, aber nichts für die Zwangsläufigkeit dieser Folge dargetan. Im Hinblick auf die zivilrechtliche Rechtsstellung des Betriebsinhabers hat die Behörde es bei der Vermutung bewenden lassen, dass der Pachtvertrag zwischen ihm und dem Bundesamt für Immobilienaufgaben möglicherweise von langfristiger Dauer sein könnte, aber ausdrücklich betont, dass ihr hierüber keinerlei Kenntnisse vorliegen. Die auf die Frage der Ausweichmöglichkeiten bezogene Aussage, dass „der Betrieb ... sicherlich im Rhein-Main-Gebiet keinen wirtschaftlich akzeptablen Alternativstandort finden wird“, ist ebenfalls eine bloße Vermutung, die nicht derart mit Tatsachen untermauert wird, dass sich dieser Schluss ohne weiteres aufdrängt und den gemäß § 10 Abs. 4 S. 1 LuftVG erforderlichen fristgemäßen Vortrag eigener Belange durch den Betriebsinhaber ersetzen könnte.

Demgemäß ändert sich durch den Vortrag der Fachbehörde nichts an der Tatsache, dass es einer berücksichtigungsfähigen, d. h. fristgemäßen Einwendung des Betroffenen bedürfte, wenn seine Belange im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung finden sollen. Mit der Frage einer Existenzgefährdung der Pilzzucht durch die Durchführung der Maßnahme MUN braucht sich die Planfeststellungsbehörde daher nicht weiter auseinanderzusetzen.

#### **20.2.1.2.3.3 Landwirtschaftsbetrieb in Riedstadt-Crumstadt**

Ein Landwirt aus Riedstadt-Crumstadt hat eingewandt, dass sein Betrieb im Falle einer Realisierung der Maßnahme GG100 Wasserbiblos jedenfalls nicht im Vollerwerbsstatus aufrecht erhalten werden könne, weil er – neben der Inanspruchnahme von ca. 6 ha Ackerland für die Maßnahme – befürchtet hat, dass die Aufforstungen die Bewirtschaftung seiner übrigen Flächen durch Windabschirmung, mangelhaften Luftaustausch, verlängerte Taunässe und erhöhte Gefahr von Pilzbefall negativ beeinflussen können. In seiner Einwendung hat der Betroffene die Bereitschaft bekundet, mit der Vorhabensträgerin über einen Flächentausch zu verhandeln.

Unter dem 16.08.2007 wurde zwischen dem Inhaber des Landwirtschaftsbetriebes und der Vorhabensträgerin ein notarieller Flächentauschvertrag abgeschlossen, wonach nunmehr die Vorhabensträgerin Eigentümerin der unmittelbar für die Ersatzaufforstungen benötigten Grundstücke wird und der betroffene Landwirt im Tausch gegen diese Flächen Grundstücke der 1,5-fachen Größe seiner in den Tauschvertrag eingebrachten Eigentumsflächen erhält. Hinsichtlich der in Anspruch genommenen Pachtflächen sind ebenfalls Tauschverträge mit den jeweiligen Eigentümern im Tauschverhältnis 1:1,5 zugunsten der Eigentümer mit der Vorhabensträgerin abgeschlossen worden. (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 29.08.2007 und 20.09.2007, beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.09.2007 und 11.10.2007 nebst Anlagen). Die Tauschflächen werden dem Betriebsinhaber zur Pacht angeboten, so dass sich seine Betriebsfläche gegenüber dem Ist-Zustand deutlich vergrößern wird und der Betrieb mithin unter zumutbaren grundstücksbezogenen Rahmenbedingungen bewirtschaftet werden kann. Die mit der Einwendung geltend gemachten Betroffenheiten haben sich infolge dessen erledigt und sind nicht mehr abwägungsrelevant.

#### **20.2.1.2.3.4 Landwirtschaftsbetrieb in Trebur-Hessenaue**

Die Betreiber eines Landwirtschaftsbetriebes aus Trebur-Hessenaue, dessen Betriebsflächen im Bereich Kornsand belegen sind, haben sich mit ihren Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahme GG15 Kornsand-Nord in dem ursprünglich vorgesehenen Zuschnitt gewandt. Sie haben die Inanspruchnahme von bislang landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen von 1,6 ha gerügt. Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sollte gemäß dem ursprünglichen Zuschnitt des Kompensationskonzepts eine selbst bewirtschaftete Ackerfläche von 1,57 ha vollumfänglich in Anspruch genommen werden.

Die Betroffenheiten können mittlerweile infolge des Verzichts der Vorhabensträgerin auf die Aufforstung der betroffenen Teilfläche der Maßnahme GG15 ausgeschlossen werden. Be-



reits aufgrund der am 06.03.2007 zwischen der Gemeinde Trebur und dem Land Hessen geschlossenen Vereinbarung in dem zu einem Verwaltungsstreitverfahren geführten Mediationsverfahren hat die Vorhabensträgerin auf eine Aufforstung der Teilflächen in der Gemarkung Geinsheim, Flur 20, Flurstücke 1, 5 und 6 verzichtet. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und der Gemeinde Trebur ist unter dem 19.09.2007 geschlossen worden. Das Grundstück der Betriebsinhaber ist nach alledem nicht mehr von der Maßnahmenplanung umfasst, so dass etwaige betriebsbezogene Betroffenheiten nicht in die Abwägung einzustellen sind.

#### **20.2.1.2.3.5 Landwirtschaftsbetrieb in Trebur-Rheinblick**

Der Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes in Trebur-Rheinblick hat ebenfalls Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahme GG15 Kornsand-Nord erhoben. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme von 10,68 ha Ackerland durch die Maßnahme. Der Betrieb hat nach den Angaben des Einwenders eine Größe von ca. 84 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Der Betrieb bildet mit den Betrieben dreier weiterer Landwirte eine Betriebsgemeinschaft, innerhalb derer die Betriebsflächen aus Fruchtfolgegründen getauscht werden. Die Betriebsgemeinschaft hat eine Gesamtgröße von über 200 ha. Durch den Flächenverlust sieht sich der Betriebsinhaber in seiner wirtschaftlichen Existenz bedroht und hat deshalb beantragt, die geplante Aufforstung zu unterlassen. Nach den auf die Angaben der Hessischen Landgesellschaft (vgl. Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 26.03.2007, Punkt 6.2; beantwortet mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 19.04.2007 nebst Anlage „Ergänzende Angaben [Pächter/Nutzer] zum Eigentümerverzeichnis/Berechtigtenverzeichnis“ der Hessischen Landgesellschaft mbH vom 19.04.2007) sowie die ergänzenden Angaben des Betriebsinhabers gestützten Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind durch die Aufforstungsmaßnahmen insgesamt ca. 9,8 ha bewässerungsfähiges Pachtland betroffen. Hinsichtlich eines Teils der Pachtflächen hat der Betriebsinhaber mit Telefax an die Planfeststellungsbehörde vom 04.10.2007 Bestätigungen der Eigentümer vorgelegt, wonach die Flächen seit 1988 bzw. 1995 an den Betrieb verpachtet sind. Der Aufforstungsbereich ist gemäß Regionalplan Südhessen 2000 als „Waldbereich/Zuwachs“ ausgewiesen. Er wird auch im Entwurf 2007 des Regionalplans Südhessen entsprechend ausgewiesen.

In seinen Stellungnahmen vom 04.04.2005 und vom 20.04.2007 hat der Hessische Bauernverband e. V., Regionalbauernverband Starkenburg e. V., auf die Betroffenheiten des Betriebes hingewiesen und daraus eine akute Existenzbedrohung hergeleitet. Der Betrieb sei zwingend auf die Nutzung der Flächen angewiesen, die über eine gute Ertragswertigkeit ver-

fügten. Der Regionalbauernverband hat infolge dessen insoweit eine ablehnende Stellungnahme abgegeben und die deutliche Reduktion der Maßnahme gefordert.

Der Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Amt für den ländlichen Raum, hat in seiner Stellungnahme vom 23.03.2005 in allgemeiner Form auf die gute Bonität der Landwirtschaftsflächen im Umgriff der Maßnahme GG15 und deren erhebliche Bedeutung für die sie bewirtschaftenden Betriebe hingewiesen. Es hat eine deutliche Reduktion der Maßnahme auf etwa maximal 25 ha gefordert und darüber hinaus eine ablehnende Stellungnahme abgegeben. Ähnlich hat sich die Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums Darmstadt in ihrer Stellungnahme vom 04.04.2005 geäußert. Das Regierungspräsidium hat mit Stellungnahme vom 29.03.2007 die deutliche Verkleinerung des Flächenumfangs infolge der von der Vorhabensträgerin vorgenommenen Planänderungen hervorgehoben. Da die Maßnahme aber weiterhin über das Maß von 25 ha hinausgeht, hat das Regierungspräsidium seine Zustimmung zur Ersatzaufforstungsmaßnahme mit dem Hinweis verbunden, dass im Falle der Möglichkeit eines weiteren Verzichts auf Aufforstungen im weiteren Verfahren vorrangig der Bereich Kornsand entlastet werden sollte.

Der Inhaber des Landwirtschaftsbetriebes hat die ihm mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 06.07.2007 eingeräumte Möglichkeit zur Konkretisierung seiner Einwendungen mit Schreiben vom 07.08.2007 genutzt und – neben einer Auflistung der im Einzelnen bewirtschafteten Grundstücke auf dem Kornsand – ergänzend wie folgt vorgetragen: Hinsichtlich der zugepachteten Flächen bestünden mündliche Pachtverträge oder Verpächtererklärungen mit der gesetzlichen zweijährigen Kündigungsfrist. Die Planfeststellungsbehörde kann aufgrund dieses Vortrags davon ausgehen, dass diese Verträge mangels Schriftform auf unbestimmte Zeit geschlossen (§ 585a BGB) und nach Maßgabe des § 594a BGB (Kündigung spätestens am dritten Werktag eines Pachtjahrs für den Schluss des nächsten Pachtjahrs) kündbar sind. Derartige Pachtverträge seien ortsüblich und befänden sich zum Teil bereits seit Jahrzehnten in Lauf. Das Betriebskonzept stelle sich so dar, dass in der Hauptsache Sonderkulturen bei einem nur geringen Getreideanteil von ca. 20% angebaut würden. Allen Betriebsflächen komme ein hoher Stellenwert zu, da aus Fruchtfolgegründen für sämtliche Kulturen hochwertige Flächen benötigt würden. Bereits heute müssten aus Gründen der Fruchtfolge Flächen mit anderen Landwirten temporär getauscht werden.

Der Betriebsinhaber hat die Befürchtung geäußert, dass sich die Ertragssituation des Betriebes infolge der Inanspruchnahme der Pachtflächen für die Ersatzaufforstung um mindestens 20% verschlechtere. Angesichts der Fruchtfolge bestünden keine Möglichkeiten, die Flächenverluste durch eine Änderung der Bewirtschaftung betrieblich auszugleichen. Auch ein

Ausweichen auf Ersatzflächen sei gegenwärtig nicht möglich, da im Umfeld des Betriebes eine große Nachfrage nach landwirtschaftlichen Nutzflächen bestehe und sich das der Landwirtschaft zur Verfügung stehende Flächenangebot durch die Ausweitung anderer Grundstücksnutzungen stetig verringere. Bereits heute nähmen zahlreiche Betriebe weite Anfahrtswege und hohe Pachtzinsen in Kauf, um weiterhin bewässerungsfähige Flächen bewirtschaften zu können. Die Flächenknappheit für die Landwirtschaft werde sich durch die absehbare Ausdehnung konkurrierender Landnutzungen weiter verschärfen.

Die Vorhabensträgerin hat demgegenüber darauf hingewiesen, dass dem Betrieb eine derzeit nicht bewirtschaftete Eigentumsfläche von knapp 2,5 ha (Gemarkung Geinsheim, Flur 20, Flurstück 1) zur Verfügung stehe, die infolge der Reduzierung der Maßnahmenfläche GG15 (vgl. dazu C III 20.2.1.2.3.4) nicht von der Ersatzaufforstung betroffen sei und daher landwirtschaftlich genutzt werden könne. Dadurch verringere sich der rechnerische Flächenverlust (Schreiben der Vorhabensträgerin vom 05.09.2007, S. 1 f.; in Beantwortung des Schreibens der Planfeststellungsbehörde vom 23.08.2007).

Die Planfeststellungsbehörde hatte unter Würdigung dieser Sachlage Anlass, die geltend gemachten Betroffenheiten detailliert in den Blick zu nehmen, da abwägungserhebliche Auswirkungen der Planung auf den Landwirtschaftsbetrieb nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden konnten. Sie hat zu diesem Zweck die erhobenen Einwendungen sowie die hierzu erfolgten Konkretisierungen in einem Termin am 26.09.2007 im Regierungspräsidium Darmstadt mit dem Einwender unter Beteiligung der Vorhabensträgerin ergänzend erörtert. Im Erörterungstermin hat der Betriebsinhaber über den Vortrag in den Einwendungsschriftsätzen hinaus folgende Angaben gemacht:

Das von der Vorhabensträgerin benannte Grundstück Gemarkung Geinsheim, Flur 20, Flurstück 1 stehe nicht im Eigentum der Betriebsinhaber und sei für den Betrieb auch nicht verfügbar. Mit Blick auf die im Erörterungstermin detailliert von Seiten der Planfeststellungsbehörde dargelegte Flächeninanspruchnahme hat der Betriebsinhaber eingeräumt, dass sich die von ihm unter Annahme eines Gesamtwegfalls sämtlicher Betriebsflächen auf dem Kornsand mit mindestens 20% bezifferte Verschlechterung der Ertragssituation entsprechend reduziere. Eine genaue Angabe zur Höhe der zu erwartenden Verluste sei nicht möglich, da infolge der Ersatzaufforstung auch Flächen anderer Betriebe wegfielen, die der Betrieb derzeit im Wege der Rotation als Tauschflächen bewirtschaftete. Der Betriebsinhaber hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde seine derzeitige Ertragssituation benannt. Diesbezüglich wird auf die Bezifferung in der Niederschrift der Erörterung vom 08.10.2007 verwiesen. Der Einwender hat des Weiteren vorgetragen, dass der Sonderkulturanbau momentan ca. 49–53 ha umfasse. Derzeit würden auf ca. 25–28 ha Zwiebeln, auf 20 ha Zuckermais,

auf 4–5 ha Kürbisse und auf den Restflächen Getreide angebaut. Der Sonderkulturanbau sei das maßgebliche wirtschaftliche Standbein des Betriebes. Eine Ausweitung der Sonderkulturen zulasten des Getreideanbaus sei aus Fruchtfolgegründen allerdings nicht möglich. Die Vermarktung der Produkte erfolge über die Genossenschaft bzw. den Großhandel. Direktvermarktung finde nicht statt, so dass die Verfügbarkeit von Flächen in Hofnähe nicht denselben hohen Stellenwert wie für Direktvermarkter habe. Schon gegenwärtig würden Flächen mit einer Entfernung von bis zu 5 km von der Hofstelle bewirtschaftet. Die Ersatzlandsituation sei im gesamten Hessischen Ried äußerst angespannt. Berechnungsfähige Pachtflächen seien dort kaum erhältlich, wohingegen ein Kauf potentiell eher möglich erscheine. Der Erwerb von Eigentumsflächen sei aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus allerdings unrentabel; überdies sei dem Einwender nicht bekannt, dass derzeit konkrete Flächen zum Verkauf stehen (vgl. zum Ganzen die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 08.10.2007).

Die Planfeststellungsbehörde entnimmt den eingehend ermittelten Tatsachen, dass der Landwirtschaftsbetrieb in Trebur-Rheinblick von der Ersatzaufforstungsmaßnahme GG15 in nicht unbedeutendem Umfang in seiner Auslegung und seinem Betriebskonzept betroffen ist, der dadurch bewirkte Eingriff in das durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb jedoch kein existenzgefährdendes Ausmaß annimmt. Folglich schlägt die Abwägung unter diesem Gesichtspunkt nicht zulasten der Ersatzaufforstungsmaßnahme GG15 aus. Der vorhabensbedingte Flächenverlust ist mit 11,67% der Gesamtbetriebsgröße zwar nicht unerheblich, bewirkt aber nicht, dass dem Betrieb Produktionsgrundstücke in einem Umfang verloren gehen, der seine Weiterführung als wirtschaftlich unzumutbar erscheinen lässt.

Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde zunächst zu würdigen, dass das Betriebskonzept nach den eigenen Angaben des in der Erörterung anwesenden Betriebsinhabers maßgeblich auf der Bewirtschaftung von Pachtflächen aufbaut, weil der Eigentumserwerb – unabhängig von der Frage der Verfügbarkeit von Eigentumsflächen – als betriebswirtschaftlich unrentabel angesehen wird. Insoweit verwirklicht sich mit dem Pachtflächenverlust eine betriebliche Disposition, die von den Betriebsinhabern aus freier unternehmerischer Entscheidung und nicht etwa vorrangig aufgrund der langjährigen Unmöglichkeit des Eigentumserwerbs an landwirtschaftlichen Produktionsgrundstücken gewählt worden ist.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die mündlichen Pachtverträge mit der gesetzlichen Kündigungsfrist durchaus ortsüblich sind und einer in der Landwirtschaft weithin geübten Praxis entsprechen. Nach dem oben Ausgeführten (vgl. C III 20.2.1.2.2) ist für die Beurteilung einer möglichen Existenzgefährdung allerdings von Bedeutung, wie gut die Existenz durch die zivilrechtlich begründete Bereitstellung der betrieblich benötigten Flächen ü-

berhaupt gesichert ist. Eine Existenz, die auf verhältnismäßig kurzfristigen bzw. kurzfristig kündbaren Pachtverträgen beruht, ist zwar nicht schutzlos gestellt, kann aber billigerweise nicht mit dem gleichen Gewicht in der Abwägung Berücksichtigung finden, wie die Existenz eines Eigentümers oder langfristigen Pächters, der selbst Vorsorge gegen einen Verlust der für die Landwirtschaft benötigten Flächen getroffen hat. Die gesetzliche Kündigungsfrist ist dabei als für die Landwirtschaft verhältnismäßig kurzfristig anzusehen, weil – schon aus Fruchtfolgegründen – im Falle der Ausübung des Kündigungsrechts durch den Verpächter erhebliche Eingriffe in das Betriebskonzept drohen. Ein Betrieb, der seinen Flächenbedarf ausschließlich oder zum weit überwiegenden Teil auf der Grundlage solcher Verträge befriedigt, ist demgemäß zumindest in dem vom Betriebsinhaber selbst vorgetragenen Fall, dass die Pachtflächensituation aufgrund eines Nachfrageüberhangs in der entsprechenden Region seit Jahren stetig angespannter wird, schon ohne die planungsbedingten Flächenzugriffe ungünstig ausgelegt. Dies gilt umso mehr, als die von der Ersatzaufforstungsmaßnahme betroffenen Flächen nach den einschlägigen regionalplanerischen Vorgaben bereits seit dem Jahre 2000 als Waldzuwachsgebiet ausgewiesen sind und die entsprechende Ausweisung auch in dem Entwurf 2007 des Regionalplans Südhessen beibehalten wird. Auch vor diesem Hintergrund mussten die Betriebsinhaber schon seit längerem damit rechnen, dass sie im Bereich Kornsand mittelfristig mit dem Entzug bislang landwirtschaftlich genutzter Produktionsflächen zu rechnen haben. Die ungünstige Auslegung des Betriebes im Hinblick auf die Sicherung der benötigten Produktionsflächen äußert sich etwa in dem Umstand, dass der Betriebsinhaber ausweislich seines Vortrages im Erörterungstermin stets gezwungen ist, sich um hinzuzupachtende landwirtschaftliche Grundstücke zu bemühen, um die für das Betriebskonzept erforderliche Bewirtschaftungsgröße zu erreichen. In der Abwägung ist dieser gegenüber einem auf Eigentumsflächen oder langfristig gepachteten Grundstücken wirtschaftenden Landwirtschaftsbetrieb geminderte zivilrechtliche Bestandsschutz zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt des Weiteren in Rechnung, dass die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Pachtflächen im Hessischen Ried aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung groß und das Flächenangebot demzufolge sowie aufgrund der flächigen Expansion von Siedlungs- und Gewerbegebieten bzw. dem Ausbau von Verkehrswegen angespannt ist. Sie hat jedoch auch zu berücksichtigen, dass der Betrieb – anders als dies bei Selbstvermarktern mit relativ kleinen Bewirtschaftungseinheiten und entsprechend großem Pflege- und Ernteaufwand der Fall ist – nicht darauf angewiesen ist, in unmittelbarer Hofnähe Ersatzflächen zu finden. Bereits jetzt befinden sich Betriebsflächen in größerer Entfernung von der Hofstelle, so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen darf, dass

schon jetzt mit einer verhältnismäßig großen Flexibilität auf Änderungen in der Verfügbarkeit von Pachtland reagiert werden kann und muss.

Hinzu kommt, dass die Planfeststellungsbehörde aus den im Erörterungstermin getätigten Angaben des Betriebsinhabers zur gegenwärtigen Ertragssituation nicht zu erkennen vermag, dass die von diesem befürchtete planungsbedingte Verschlechterung der Ertragssituation zu einer Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebes als Erwerbsquelle für die von ihm abhängigen Betreiberfamilien führen wird. Ausweislich des vom Betriebsinhaber genannten durchschnittlichen Jahresgewinns ist der Betrieb – auch wenn man gewisse jährliche Schwankungsbreiten in Rechnung stellt – wirtschaftlich gesund und wirft einen so hohen Ertrag ab, dass er als Haupterwerbsquelle für zwei Familien uneingeschränkt geeignet ist. Selbst wenn man vorhabensinduzierte Ertragsminderungen jenseits von 10% unterstellt, ist nicht ersichtlich, dass der Betrieb infolge dessen nicht mehr im Vollerwerbsstatus weitergeführt werden kann.

Nach alledem legt die Planfeststellungsbehörde ihrer Abwägung zugrunde, dass der Betrieb infolge des Verlusts von ca. 9,8 ha seiner bewässerungsfähigen Pachtflächen zwar gewisse Gewinneinbußen wird hinnehmen müssen, sofern es den Betreibern nicht gelingt, sich Ersatzland zu beschaffen. Die Einbußen werden aber nicht zu einer Existenzgefährdung führen. Gegen das bloße Interesse, den Betrieb wie bisher weiter bewirtschaften zu können, setzt sich die Ersatzaufforstungsmaßnahme GG15 als Ausprägung des in sich schlüssigen und erforderlichen Kompensationskonzepts durch. Mit den Flächenverlusten realisiert sich eine ungünstige betriebliche Disposition, weil die Betriebsinhaber infolge des – aus eigenen wirtschaftlichen Überlegungen heraus gewählten – Aufbaus ihres Betriebes auf kurzfristig kündbare Pachtverträge stets mit dem Verlust von Betriebsflächen für die weitere Bewirtschaftung rechnen müssen. Die Frage einer Entschädigung für bloße wirtschaftlich nachteilige Auswirkungen des Verlusts der Pachtflächen unterhalb der Stufe einer Existenzgefährdung in dem Falle, dass die Restlaufzeit der Pachtverträge über den Zeitpunkt der vorhabensbedingten Inanspruchnahme der Fläche hinausreichen sollte, bleibt einem ggf. vor der Enteignungsbehörde durchzuführenden Verfahren vorbehalten.

#### **20.2.1.2.3.6 Landwirtschaftsbetrieb in Bischofsheim**

Die Inhaber eines schwerpunktmäßig auf Gemüse- und Kartoffelanbau mit Direktvermarktung und Ammentierhaltung spezialisierten Vollerwerbslandwirtschaftsbetriebes in Bischofsheim haben Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG313 und GG314 Bischofsheim erhoben. Sie machen geltend, dass ihr Betrieb mit einer Gesamtbetriebsgröße von 55,8 ha bei Durchführung der Maßnahmen ca. 20% seiner Betriebsfläche verliere. Die

für die Bewirtschaftung wegfallenden Grundstücke seien berechnungsfähig und daher für den Gemüseanbau besonders geeignet. Der Flächenverlust könne von dem Betrieb nicht verkraftet werden.

Der Hessische Bauernverband e. V., Regionalbauernverband Starkenburg e. V., hat in seiner Stellungnahme vom 20.04.2007 vorgetragen, dass die Flächeninanspruchnahme für die Aufforstungsmaßnahmen etwa 11,7 ha der berechnungsfähigen Fläche des Betriebes betrage. Nach eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde betreffen die für die Maßnahmen GG313 und GG314 planfestgestellten Nutzungsrechte Betriebsflächen von ca. 8,7 ha. Mit Ausnahme eines 873 qm großen Eigentumsgrundstücks, auf dem sich ein Fahrsilo befindet, handelt es sich dabei um Pachtflächen. Dem Betrieb verbleiben auf den nicht von den dinglichen Sicherungen betroffenen Grundstücksresten Flächen von insgesamt ca. 2,9 ha, die an der Autobahn A 60 belegen sind und von einem an der Autobahn entlang führenden Weg erschlossen werden (vgl. Plankarte B10-16 in der Fassung vom 10.01.2007). Gemäß der Stellungnahme des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen vom 15.03.2007, S. 2 wird zumindest ein Großteil dieser Flächen zu einem späteren Zeitpunkt für den vorgesehenen sechsstreifigen Ausbau der A 60 benötigt werden. Die Planfeststellungsbehörde bezieht diese Situation für die nicht von den Nutzungsrechten zugunsten der Vorhabensträgerin betroffenen Flächenreste in ihre Betrachtungen ein und legt daher ihrer Abwägung eine Gesamtflächeninanspruchnahme von 11,6 ha zugrunde. Zwar brauchen spätere, noch nicht hinreichend konkretisierte Planungen grundsätzlich in der Abwägung nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG, Urteil vom 17.08.2004 – 9 A 1.03 – juris, Rn. 28). Hier kommt aber die Besonderheit hinzu, dass die Verortung der Ersatzaufforstungsmaßnahme, aus der sich die Flächenreste entlang der A 60 ergeben, von der Vorhabensträgerin aufgrund einer Stellungnahme des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) gerade mit Blick auf die geplante Verbreiterung der Autobahn erfolgt ist (vgl. Stellungnahmen des HLSV vom 01.04.2005, S. 8, und vom 15.03.2007, S. 2). Wegen des bereits seitens der Straßenbauverwaltung reklamierten diesbezüglichen Flächenbedarfs hat die Vorhabensträgerin die Maßnahme, die ursprünglich bis zu den Autobahngrundstücken reichen sollte, gleichsam von diesen „abgerückt“. Die Ersatzaufforstungsmaßnahme ist mithin gerade so zugeschnitten worden, dass die Inanspruchnahme der Restflächen für das Vorhaben eines anderen Planungsträgers ermöglicht wird. Zugunsten des landwirtschaftlichen Betriebes ist daher von einer Gesamtbetroffenheit von 11,6 ha auszugehen.

In seiner Stellungnahme vom 23.03.2005 hat der Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Amt für den ländlichen Raum, in allgemeiner Form auf die durch die Maßnahmen GG309–GG314 verursachten Betroffenheiten landwirtschaftlicher Betriebe sowie das Fehlen

geeigneter Ausweichflächen hingewiesen, was zu Existenzgefährdungen führen könne. Das Amt für den ländlichen Raum hat daher eine detaillierte Überprüfung der Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe angeregt, um Existenzgefährdungen im Einzelfall ausschließen zu können. Mit Stellungnahme der Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz vom 29.03.2007 hat das Regierungspräsidiums Darmstadt auf die gute Bodenbonität der betroffenen Flächen und deren Stellenwert für den bewirtschaftenden Betrieb – insbesondere aufgrund des Hofanschlusses – hingewiesen. Da Ersatzflächen aus Sicht des Regierungspräsidiums nicht verfügbar sind, hat es Bedenken gegen die Flächeninanspruchnahme geäußert.

Mit Schreiben vom 14.08.2007 haben die Betriebsinhaber die von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 06.07.2007 eingeräumte Möglichkeit zur Konkretisierung ihrer Einwendungen genutzt und ihren Vortrag im Wesentlichen wie folgt vertieft: Sie seien aufgrund des Fehlens von alternativen Ersatzflächen in der Gemarkung Bischofsheim nicht in der Lage, den drohenden Einkommensverlust durch Umstellungen, Änderungen in der Betriebsorganisation sowie der Produktionsstruktur auszugleichen und daher in ihrer Existenz bedroht. Bei den zur Aufforstung vorgesehenen Flächen handele es sich um Pachtgrundstücke, die dem Betrieb schon seit sehr langer Zeit zur Verfügung stünden und aufgrund überwiegend mündlicher Pachtverträge zum Teil schon in zweiter Generation von dem Betrieb bewirtschaftet würden. Die Einwander haben der Planfeststellungsbehörde schriftliche Landpachtverträge über fünf der im Umgriff der geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen bewirtschafteten Flurstücke mit einer Gesamtgröße von 1,66 ha vorgelegt. Zwei der vorgelegten Verträge weisen Pachtlaufzeiten bis 2009 (Flächen von 1,16 ha) bzw. bis 2010 (Flächen von 0,36 ha) unter fortlaufender Verlängerung um jeweils ein Jahr bei Nichtkündigung (Kündigungsfristen ½ Jahr bzw. 3 Monate) aus, während die übrigen überreichten Pachtverträge (Flächen von insgesamt 0,14 ha) seit 1982 kontinuierlich durch Nichtkündigung um jeweils drei Jahre verlängert worden sind und im Falle der Nichtkündigung (Kündigungsfrist jeweils 1 Jahr) weiter fortlaufend verlängert werden. Hinsichtlich der mündlichen Pachtverträge kann die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass sie mangels Schriftform auf unbestimmte Zeit geschlossen (§ 585a BGB) und mangels eines abweichenden Vortrages innerhalb der gesetzlichen Kündigungsfrist des § 594a BGB (Kündigung spätestens am dritten Werktag eines Pachtjahrs für den Schluss des nächsten Pachtjahrs) kündbar sind.

Die Einwander haben weiter vorgetragen, dass sich die hofnahen sonderkulturfähigen Ackerflächen durch gute Bodenqualität auszeichneten und daher für den Gemüse- und Kartoffelanbau unter Berücksichtigung der Fruchtfolge hervorragend geeignet seien. Der Gemüse- und Kartoffelanbau sei das ökonomische Herzstück des Betriebes, der – zusammen mit der



Direktvermarktung – die Haupterwerbsgrundlage der Betreiberfamilie darstelle. Ca. 70% der Betriebseinnahmen stammen nach den Angaben der Betriebsinhaber aus der Direktvermarktung der eigenen Produkte, was durch die Aufschlüsselung der Einnahmen des Wirtschaftsjahrs 2005/2006 gegenüber der Planfeststellungsbehörde im Einzelnen dargelegt worden ist.

Zu dem planbedingten Flächenverlust haben sich die Betriebsinhaber wie folgt geäußert: Die Einschränkung des Gemüse- und Kartoffelanbaus führe zu Mindereinnahmen in der Direktvermarktung, die durch die sonstigen landwirtschaftlichen Kulturen nicht ausgeglichen werden könnten. Dieser Anbau könne nur in unmittelbarer Nähe zur Hofstelle durchgeführt werden, weil die täglich anfallenden Arbeiten sowie das Bestreben, jeweils erntefrische Produkte in der Selbstvermarktung anzubieten, im Schnitt über 20 tägliche Fahrten zwischen Hofstelle und Gemüsefeld erforderten. Die bei Durchführung der Maßnahmen GG313 und GG314 verbleibenden Flächen mit Hofanschluss von ca. 7,8 ha reichten aufgrund nicht abänderlicher anderer Nutzungen (Weidefläche für die Mutterkuhherde, Betriebsgebäude) bzw. wegen Einschränkungen aus Gründen der Fruchtfolge nicht für die Weiterführung der Kartoffel- und Gemüseproduktion im bisherigen Umfang aus. Hofnahe Ersatzflächen seien nicht verfügbar. Bereits im Jahre 2003 habe der Betrieb einen Verlust von 5 ha hofnahe Pachtland verkräften müssen, so dass die betriebsinternen Möglichkeiten, weitere Flächenverluste organisatorisch aufzufangen, ausgeschöpft seien. Die hoffernen Flächen des Betriebes stellten insoweit keine Alternative dar, weil sie arbeitswirtschaftlich nicht für den Gemüseanbau rentabel seien. Die Betriebsinhaber mit ihrer Familie seien in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet, weil eine befriedigende Entlohnung der Arbeit in dem Betrieb bei vorhabensbedingt höherem Aufwand für die landwirtschaftliche Produktion auf hoffernen Flächen (Wege- und Rüstzeiten) nicht mehr gewährleistet sei.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Würdigung dieses Vortrages sowie der sonstigen im Rahmen der behördlichen Ermittlungen gewonnenen Erkenntnisse nicht ausschließen können, dass abwägungserhebliche betriebsbezogene Betroffenheiten bestehen. Sie hat die erhobenen Einwendungen sowie die hierzu erfolgten Konkretisierungen in einem Termin am 26.09.2007 im Regierungspräsidium Darmstadt mit den Einwendern unter Beteiligung der Vorhabensträgerin ergänzend erörtert. Im Erörterungstermin haben die Betriebsinhaber über den Vortrag in den Einwendungsschriftsätzen hinaus folgende Angaben gemacht:

Der auf die Hofnähe angewiesene Gemüse- und Frühkartoffelanbau belaufe sich derzeit auf ca. 9,5 ha. Wegen der einzuhaltenden Fruchtfolge betrage der Flächenbedarf jedoch ungefähr das Dreifache dieses Werts. Ein schwerpunktmäßiges Ausweichen mit dem für die Ertragssituation des Betriebes maßgeblichen Gemüseanbau auf andere hofnahe Ackerflächen sei nicht möglich. In relativer Hofnähe verblieben nach Vorhabensrealisierung lediglich 12–

13 ha Betriebsfläche, von der nur 3 ha vom Hofbrunnen aus mittels einer stationären Pumpe bewässerungsfähig seien. Die Restflächen seien zwar ebenfalls, aber nur unter wesentlich erschwerten Bedingungen mittels dieselbetriebener Mobilaggregate beregnungsfähig. Das Wasserdargebot der hierfür zur Verfügung stehenden Brunnen sei im Vergleich zum Hofbrunnen erheblich gemindert. Die hoffernen Flächen (ein ca. 5,4 ha großes Eigentumsgrundstück in Trebur sowie eine 4,5 ha große Fläche im Norden von Bischofsheim im Überflutungsgebiet des Mains) seien aufgrund ihrer Größe, Bodenbeschaffenheit und verkehrlichen Anbindung nicht für den Gemüseanbau mit Direktvermarktung nach dem gegenwärtigen Betriebskonzept geeignet. Eine Konzentration des Gemüseanbaus auf einer dieser Flächen sei zudem nur bei einer vollständigen Verlagerung der Hofstelle möglich (vgl. zum Ganzen die Niederschrift des Erörterungstermins vom 08.10.2007).

Die Planfeststellungsbehörde kann nach Würdigung der eingehend ermittelten Tatsachen nicht ausschließen, dass der Landwirtschaftsbetrieb infolge der Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG313 und 314 so weit gehende Einschränkungen in seiner künftigen Betriebsführung wird hinnehmen müssen, dass daraus eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebes resultiert. Der Flächenverlust im Umfang von ca. 21,09% der Gesamtbetriebsfläche ist schon für sich genommen besonders groß. Auch diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde zwar zu würdigen, dass der Betrieb seinen Flächenbedarf zu einem großen Anteil auf der Grundlage von Pachtverträgen mit verhältnismäßig kurzer Restlaufzeit bzw. Kündigungsfrist (gesetzliche Frist bzw. noch kürzere Fristen) befriedigt hat und die einen Bestandsschutz vermittelnde zivilrechtliche Rechtsposition verhältnismäßig schwach ist. Die Betriebsinhaber haben dies allerdings im Rahmen der Erörterung plausibel mit der seit langem bestehenden faktischen Unmöglichkeit erklärt, hofnahe Gemüsebauflächen zu Eigentum zu erwerben. Des Weiteren haben sie dargetan, dass die Pachtverträge über die hofnahen Ackerflächen zum Teil schon seit mehr als 30 Jahren kontinuierlich verlängert worden sind und sie mithin bei Unterbleiben der Ersatzaufforstung nicht mit Verlusten der von ihnen gepachteten Betriebsgrundstücke rechnen müssten. Dies gilt zudem deshalb, weil die von der Ersatzaufforstung betroffenen Grundstücke im Regionalplan Südhessen 2000 als „Flächen für die Landwirtschaft“ dargestellt sind und somit bislang nicht von einer mittelfristigen Notwendigkeit der Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzungen in diesem Bereich ausgegangen werden musste.

Besonders schwer wiegt im Hinblick auf die Beurteilung der Existenzfähigkeit des Betriebes jedoch der Umstand, dass das auf der Direktvermarktung relativ kleiner Erntemengen basierende Betriebskonzept eine besondere Arbeitsintensität der Erzeugung und Vermarktung begründet, die eine wirtschaftliche Betriebsführung nur bei Hofanschluss der Hauptprodukti-

onsflächen möglich erscheinen lässt. Da die Betriebseinnahmen zu ca. 70% von der Direktvermarktung abhängen, kommt es für die Beurteilung darauf an, ob bei dem vorhabensbedingten Wegfall der hofnahen Produktionsflächen überhaupt noch Direktvermarktung stattfinden kann. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist unter Würdigung der Einwendungen sowie des in der Erörterung ermittelten Tatsachenstoffs nicht auszuschließen, dass die Direktvermarktung aufgegeben werden muss, wenn die im Hofladen vermarkteten Erzeugnisse nicht mehr bedarfsgerecht in Hofnähe angebaut werden können. Der mit der Produktion verhältnismäßig kleiner Erntemengen verbundene Arbeitsaufwand schließt die Nutzung hofferter Ackerflächen für den Gemüseanbau aus. Allein die Wegezeiten würden ein derartiges Betriebskonzept voraussichtlich wegen Unwirtschaftlichkeit verbieten. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht ausschließen, dass mit der Aufgabe der Direktvermarktung nach dem gegenwärtigen Muster die wirtschaftliche Existenzfähigkeit des nur mehr auf diesen Vermarktungsweg ausgerichteten, für die arbeitswirtschaftlich rationalisierte Produktion großer Erntemengen zu kleinen und ungünstig geschnitten Betriebes nicht mehr gegeben ist. Die Betriebsinhaber haben plausibel darauf hingewiesen, dass die vor dem Hintergrund der arbeits- und personalintensiven Produktion erforderlichen Verkaufserlöse nur im Wege der Direktvermarktung an den Endverbraucher – der aufgrund der ortsnahen Produktion und der Herkunftsgarantie höhere Preise als für Massenprodukte aus dem Lebensmitteleinzelhandel akzeptiere – erzielbar seien. Wirtschaftlich tragfähige alternative Vermarktungskonzepte vermag die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund nicht zu erkennen.

Nach alledem legt die Planfeststellungsbehörde ihrer Abwägung die Annahme zugrunde, dass die Realisierung der Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG313 und 314 zu einer Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Landwirtschaftsbetriebes in Bischofsheim führen kann. Gleichwohl setzt sich die Ersatzaufforstung an diesem Standort gegen die widerstreitenden privaten Belange der Betriebsinhaber durch. Wie bereits dargelegt worden ist, fügt sich die Ersatzaufforstungsmaßnahme sinnvoll in das Kompensationskonzept ein und weist insbesondere eine gute fachliche Eignung auf. Die vom BUND vorgeschlagenen Alternativmaßnahmen sind von der Planfeststellungsbehörde eingehend auf ihre Eignung unter den verschiedensten Blickwinkeln (naturschutzfachliche Eignung, forstliche Eignung, Größe und Lage der Flächen, fachplanungsrechtliche Vorhaben, sonstige entgegenstehende Interessen) untersucht worden. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass sämtliche Alternativflächen weniger gut als die planfestgestellten Flächen – die bereits das Ergebnis eines langjährigen Auswahlprozesses unter allen für die Flächenauswahl maßgeblichen Gesichtspunkten darstellen – geeignet sind (vgl. C III 7.1.4.1.2.2.2). Weitere als die vorgetragenen bzw. von der Vorhabensträgerin untersuchten Alternativen sind nicht ersichtlich. Da mithin mangels einer mindestens ebenso gut geeigneten Alternative nicht auf

die Ersatzaufforstungsmaßnahmen GG313 bzw. 314 verzichtet werden kann, sind die Auswirkungen auf den dort belegenen Landwirtschaftsbetrieb im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Die Entschädigung für die Eingriffe in den Betrieb einschließlich der von der Planfeststellungsbehörde für die Abwägung unterstellten Existenzgefährdung bemisst sich im Einzelnen nach dem Ergebnis eines vor der Enteignungsbehörde zu führenden Verfahrens.

#### **20.2.1.2.3.7 Gartenbaubetrieb in Frankfurt am Main-Nieder-Erlenbach**

Der (mittlerweile ehemalige) Inhaber eines Gartenbaubetriebes mit Schwerpunkt Gemüseproduktion in Frankfurt am Main-Nieder-Erlenbach hat sich mit seinen Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahmen F14 und F15 Nieder-Erlenbach-Süd gewandt. Er hat vorgetragen, dass die Maßnahmen ca. 10% seiner bewässerbaren betriebsnahen Flächen (ca. 4 ha) betreffen. Nach den auf den Grunderwerbsunterlagen (B10.4, S. 5 ff.; Plankarte B10-10 in der Fassung vom 10.01.2007) sowie den erhobenen Einwendungen basierenden Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde betrifft der vorhabensbedingte Flächenverlust im Umgriff der Maßnahme F15 37.501 qm Ackerland, das von der Stadt Frankfurt am Main gepachtet ist. Durch den mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 24.09.2007 gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärten Verzicht auf die Durchführung der Maßnahme F14 wird die nach den ursprünglichen Planungen zur Aufforstung vorgesehene weitere Betriebsfläche (Pachtgrundstück) von 5.117 qm nunmehr nicht in Anspruch genommen.

Der Einwender hat geltend gemacht, dass der Flächenverlust für seinen Betrieb nicht zu verkraften sei und damit dessen Existenz gefährde. Da der wesentliche Anteil des Flächenverlusts aus der Inanspruchnahme der 3,7 ha großen Betriebsfläche für die Maßnahme F15 resultiert, hat die Planfeststellungsbehörde Anlass, von einem Fortbestand dieser Argumentation trotz Wegfalls der Flächeninanspruchnahme für die Maßnahme F14 auszugehen. Diese Annahme ist im weiteren Verlauf des Verfahrens, insbesondere dem ergänzenden Erörterungstermin, bestätigt worden. Der Einwender hat weiter wie folgt vorgetragen: Bewässerbare Ersatzflächen in Hofnähe stünden nicht zur Verfügung. Darüber hinaus würden von den geplanten Maßnahmen weitere negative Auswirkungen auf den Betrieb ausgehen: Die bewirtschafteten Restflächen (Schläge) würden um ca. ein Drittel kleiner und wären nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Die an die Aufforstungsflächen angrenzenden Eigentumsgrundstücke könnten aufgrund der Waldnähe nicht mehr für den Gemüsebau genutzt werden. Des Weiteren hat der Betriebsinhaber die Befürchtung einer Beeinflussung der Wasserförderung aus dem Brunnen des Betriebes, der sich in der Gemarkung Nieder-Erlenbach, Flur 12, Flurstück 55/3 befindet, geäußert.

In seiner Stellungnahme vom 01.03.2005 hat der Hessische Gärtnereiverband e. V. den Vortrag des früheren Betriebsinhabers im Wesentlichen wiederholt und unterstützt. Er hat darauf hingewiesen, dass die für den Erwerbsgemüsebau erforderliche Mindestbetriebsgröße im Falle des Verlusts der für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen vorgesehenen Betriebsflächen unterschritten werde und daher von einer Existenzgefährdung auszugehen sei. Vertiefend hat ein Vertreter des Hessischen Gärtnereiverbandes im Rahmen des Erörterungstermins am 14.02.2006 ausgeführt, dass der Gemüsebaubetrieb bereits sehr kleinflächig produziere und seine Konkurrenzfähigkeit im Falle einer weiteren Flächenabgabe verliere. Aufgrund einer Vielzahl von Planungen im Bereich Frankfurt am Main seien geeignete Ersatzflächen nicht verfügbar. Vor allem sei die im Interesse eines weiteren Bestehens am Markt erforderliche Entwicklungsfähigkeit des Betriebes nicht gegeben (vgl. Wortprotokoll des Erörterungstermins am 14.02.2006, S. 46 ff.).

Der Landrat des Hochtaunuskreises, Amt für den ländlichen Raum, hat in seiner Stellungnahme vom 21.03.2005 ebenfalls auf die Betroffenheit des Betriebes hingewiesen. Hinsichtlich der Maßnahme F15 hat das Amt für den ländlichen Raum auf die herausgehobene betriebs- und arbeitswirtschaftliche Bedeutung der in Anspruch genommenen Flächen für den bewirtschaftenden Betrieb hingewiesen. Diese wiesen eine sehr gute landbauliche Nutzungseignung auf. Darüber hinaus verursache die Maßnahme Betroffenheiten auf den an die Maßnahmenfläche angrenzenden Landwirtschaftsflächen des Gartenbaubetriebes. Das Amt für den ländlichen Raum hat daher hinsichtlich der Ersatzaufforstungsmaßnahme F15 eine ablehnende Stellungnahme abgegeben. Es hat allerdings darauf hingewiesen, dass der Aufforstungsbereich gemäß Regionalplan Südhessen 2000 als „Waldbereich/Zuwachs“ ausgewiesen ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ausgehend von diesem Hinweis vergewissert, dass der Aufforstungsbereich auch gemäß dem Entwurf 2007 des Regionalplans Südhessen entsprechend ausgewiesen ist.

Die Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums Darmstadt hat mit Stellungnahmen vom 04.04.2005 und vom 29.03.2007 zwar auf die Betroffenheit der berechnungsfähigen und betriebsnahen Pachtflächen des Gartenbaubetriebes hingewiesen, aber der Maßnahme aus landwirtschaftlicher Sicht zugestimmt, soweit sich diese nach detaillierter Alternativenprüfung als notwendig erweise. Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main als Eigentümerin der Fläche hat sich in seiner Stellungnahme vom 31.03.2005 ebenfalls zustimmend zur Durchführung der gesamten nach dem seinerzeitigen Planungsstand in Nieder-Erlenbach vorgesehenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen (F14 und F15) geäußert und sogar gefordert, weitere Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Frankfurter Gemarkung durchzuführen.

Der Gartenbaubetrieb ist zum 01.01.2007 von einem neuen Inhaber übernommen worden. Dieser hat die mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 06.07.2007 eingeräumte Möglichkeit der Konkretisierung der erhobenen Einwendungen genutzt und ergänzend mit Schreiben vom 24.08.2007 im Wesentlichen Folgendes vorgetragen: Die Summe der derzeit bewirtschafteten Flächen betrage 58 ha. Angebaut würden Kräuter und im Übrigen gemüsebauliche Kulturen. Der Kräuteraanbau stelle ein wesentliches Standbein des Betriebes dar, welches auf die Nutzung hofnaher Flächen angewiesen sei. Mit der vorhandenen Betriebsgröße sei der Betrieb für einen Erwerbsgemüseanbau bereits zu gering bemessen; für eine dauerhafte Existenzsicherung sei von einem Flächenbedarf von ca. 80 ha auszugehen. Infolge des Betriebsübergangs seien dem Betrieb bereits Pachtflächen verloren gegangen; der Verlust weiterer gepachteter Ackerflächen sei zu befürchten. Betriebsnahe Ersatzflächen seien nicht vorhanden. Hinsichtlich der Einflüsse von den Ersatzaufforstungsflächen auf angrenzende Betriebsgrundstücke hat der neue Betriebsinhaber im Wesentlichen den Vortrag der seinerzeitigen Einwendung wiederholt.

Die Planfeststellungsbehörde hatte nach Würdigung dieses Vortrages und der sonstigen ermittelten Tatsachen Anlass, die geltend gemachten Betroffenheiten detailliert in den Blick zu nehmen, da abwägungserhebliche Auswirkungen der Planung auf den Landwirtschaftsbetrieb nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden konnten. Sie hat zu diesem Zweck die erhobenen Einwendungen sowie die hierzu erfolgten Konkretisierungen in einem Termin am 26.09.2007 im Regierungspräsidium Darmstadt mit dem Einwender unter Beteiligung der Vorhabensträgerin ergänzend erörtert. Im Erörterungstermin hat der Betriebsinhaber über den Vortrag in den Einwendungsschriftsätzen hinaus folgende Angaben gemacht:

Bei dem Betrieb handele es sich um einen der letzten Vollerwerbs-Gemüsebaubetriebe auf Frankfurter Gemarkung. Abweichend von der schriftlichen Konkretisierung der Einwendungen sei derzeit von einer Betriebsgröße von 52 ha, davon 3,8 ha Eigentumsflächen, auszugehen. Die übrigen Flächen (ca. 6 ha) habe der Betriebsinhaber – infolge der Kündigung oder des Zeitablaufs von Pachtverträgen – nicht von dem Vorgängerbetrieb übernehmen können. Von dieser Gesamtfläche seien ca. 38,5 ha bewässerbar und daher besonders für den Kräuter- und Gemüseanbau geeignet. Der Kräuteraanbau nehme mit 26 ha den überwiegenden Anteil der bewässerungsfähigen Betriebsflächen in Anspruch. Etwa 93% des Gesamtbetriebsumsatzes würden mit dem Kräuter- und Gemüseanbau erwirtschaftet. Der vorhabensbedingte Entfall von 3,7 ha Betriebsfläche sei aus Fruchtfolgegründen nicht zu kompensieren. Eine Erweiterung der bewässerungsfähigen Betriebsflächen sei aufgrund technischer und topographischer Gegebenheiten sowie aufgrund des begrenzten Wasserdargebots des Betriebsbrunnens nicht möglich. Im Übrigen werde befürchtet, dass das Wasser-

dargebot des nur drei Meter tiefen und nicht in das Grundwasser einbindenden Brunnens infolge der Ersatzaufforstungsmaßnahme zurückgehe und die ausreichende Bewässerung der Betriebsflächen infolge dessen gefährdet sei. Schon die in der Vergangenheit durchgeführten Aufforstungen in der Umgebung des Brunnens hätten den Wasserertrag annähernd halbiert.

Auf Befragen hat der Betriebsinhaber im Erörterungstermin eingeräumt, dass ihm bei Erwerb des Betriebes im Januar 2007 die vorgesehene Ersatzaufforstung der in Rede stehenden Fläche bekannt gewesen sei (vgl. zum Ganzen Niederschrift des Erörterungstermins vom 08.10.2007).

Die Planfeststellungsbehörde kann unter Würdigung der vorstehend dargelegten Tatsachen mit hinreichender Sicherheit ausschließen, dass infolge der Ersatzaufforstungsmaßnahme die wirtschaftliche Existenz des Gemüsebaubetriebes gefährdet ist. Für die vorzunehmende Abwägung ist zunächst von Bedeutung, dass infolge des Wegfalls der Maßnahme F14 sowie einer gegenüber dem Zeitpunkt der ursprünglichen Einwendungen geänderten Betriebsgröße der Anteil der für die Ersatzaufforstungsmaßnahmen beanspruchten Fläche an der Gesamtbetriebsgröße deutlich geringer ist, als dies ursprünglich den Einwendungen zugrunde lag. Mit den vorhabensbedingt für die landwirtschaftliche Nutzung entfallenden 3,7 ha werden knapp 7,12% der Betriebsfläche des Gartenbaus beansprucht, der nach eigenen Angaben des derzeitigen Betriebsinhabers über eine Gesamtbetriebsfläche von mindestens 52 ha verfügt. Dies schließt zwar nicht von vornherein aus, dass der Flächenentzug erhebliche Auswirkungen auf den Landwirtschaftsbetrieb hat, die sich möglicherweise – etwa durch Reduktion des Produktionsumfangs bzw. durch Produktionserschwernisse – in Mindereinnahmen niederschlagen können. Sie ist jedoch nicht per se als gewichtiges Indiz für ein existenzgefährdendes Ausmaß der Eingriffe in das aus Art. 14 Abs. 1 GG folgende Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb anzusehen. Dies gilt umso mehr, als der neue Betriebsinhaber mit Wirkung vom 01.11.2007 eine ca. 8 ha große Fläche von der Hessischen Landgesellschaft mbH gepachtet hat und mithin – anders als in der Erörterung vom Betriebsinhaber geltend gemacht – schon im Tatsächlichen keine die Existenzgefährdung besonders nahe legende Kumulation von Pachtflächenverlusten (unabhängig von ihrer rechtlichen Bewertung) vorliegt (vgl. Schreiben der Vorhabensträgerin an die Planfeststellungsbehörde vom 06.12.2007 mit Anlage: Schreiben der Hessischen Landgesellschaft mbH an die Vorhabensträgerin vom 20.11.2007).

Der Hessische Bauernverband e. V., Regionalbauernverband Starkenburg e. V., hat in seiner Stellungnahme vom 20.04.2007 ausgeführt, dass er bei einem Flächenentzug von mehr als 10% der Betriebsflächen von einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betrie-

bes ausgehe. Ähnliches ist sinngemäß von dem Vertreter des Hessischen Gärtnereiverbandes e. V. am 14.02.2006 im Rahmen der Erörterung ausgeführt worden (vgl. Wortprotokoll des Erörterungstermins am 14.02.2006, S. 46). Selbst wenn man im Hinblick auf Sonderkulturbetriebe und insbesondere relativ kleinflächig wirtschaftende Gartenbaubetriebe anerkennt, dass schon geringfügige absolute Flächenverluste erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen für die Betriebe haben können, ist nicht ohne Weiteres offensichtlich, dass der in Rede stehende Gartenbaubetrieb durch die vorhabensbedingte Grundstücksabgabe von 3,7 ha bei einer Gesamtbetriebsgröße von 52 ha – ohne dass es dabei zunächst auf die Ersetzbarkeit der Flächen ankommt – eine nicht verkraftbare Einbuße an Produktionsflächen erleidet. Zwar haben sowohl der Einwender als auch der Hessische Gärtnereiverband e. V. darauf hingewiesen, dass der Gemüsebau infolge des Flächenverlusts wirtschaftlich nicht mehr tragbar sei, weil „eine gewisse Mindestgröße“, derer es heute im Erwerbsgemüsebau bedürfe, unterschritten werde. Weder zu dieser Mindestgröße noch zu den spezifischen Umständen, aus denen heraus sich diese für den zu beurteilenden Betrieb ergibt, haben sie aber ergänzende Angaben gemacht. Mit einer bei Realisierung der Maßnahme F15 verbleibenden Gesamtbetriebsgröße von mindestens 48,3 ha, wovon 34,8 ha berechnungsfähig sind, fällt die für den Sonderkulturanbau zur Verfügung stehende Fläche im Vergleich zu anderen Gemüsebaubetrieben in der Region – vor allem im Vergleich zur derzeitigen Größe des Betriebes in Bischofsheim mit gegenwärtig bewirtschafteten Flächen von 55,8 ha, wovon ein großer Anteil sogar nicht oder nur bedingt sonderkulturgeeignet ist (vgl. C III 20.2.1.2.3.6) – nicht signifikant kleiner aus.

Der Betriebsinhaber kann sich zudem nicht auf einen hohen Verfestigungsgrad des ihm zustehenden Bestandsschutzes im Hinblick auf die in Rede stehende Bewirtschaftungsfläche berufen. Da er nach eigenen Angaben über keinen schriftlichen Pachtvertrag mit der Stadt Frankfurt am Main verfügt, muss er in Ermangelung anderer Vereinbarungen jederzeit zumindest mit einem Flächenverlust in der Frist des § 594a BGB rechnen. Dies gilt umso mehr, als die Stadt Frankfurt am Main als Eigentümerin der Pachtfläche die Ersatzaufforstung befürwortet und auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde erklärt hat, dass das Grundstück Nieder-Erlenbach, Flur 11, Flurstück 9/2 für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr zur Disposition stehe. Vielmehr werde es der Vorhabensträgerin zum Ausgleich für den Flughafenausbau als Waldaufforstungsfläche zur Verfügung gestellt (Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die Stadt Frankfurt am Main vom 15.10.2007, beantwortet mit Schreiben des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main, Liegenschaftsamt, vom 08.11.2007).

Schwerer noch wiegen diese Erwägungen für die Planfeststellungsbehörde in Zusammenschau mit dem folgenden Umstand: Nach dem eigenen Vortrag des gegenwärtigen Betriebs-



inhabers in seinem Schreiben an die Planfeststellungsbehörde vom 24.08.2007 ist die derzeitige Betriebsgröße für einen Gemüsebaubetrieb mit der Struktur des in Frage stehenden Betriebes bereits zu gering bemessen. Für eine dauerhafte Existenzsicherung erachtet der Betriebsinhaber eine Fläche von ca. 80 ha als notwendig. Unterstellt man dies aber als zutreffend, wäre eine Existenzgefährdung bereits Folge der bisherigen, für die Verwirklichung des gewählten Betriebskonzepts nicht ausreichenden Betriebsgröße des Erwerbsgartenbaus und würde mithin nicht entscheidend durch die planfestgestellte Ersatzaufforstungsmaßnahme F15 verursacht. Eine Existenzgefährdung kann nur dann einen erheblichen Belang im Rahmen der Abwägung darstellen, wenn der Betrieb ohne die Vorhabensverwirklichung überhaupt noch existenzfähig ist. Andernfalls wird die Planung dafür nicht kausal (vgl. NdsOVG, Urteil vom 16.09.2004 – 7 LB 371/01 – juris, Ls. 3 und Rn. 32). Unter Würdigung des Vortrags des gegenwärtigen Betriebsinhabers spricht nach alledem vieles dafür, dass eine mögliche Existenzgefährdung – sofern sich eine solche tatsächlich aus den vorhandenen Rahmenbedingungen des Gemüsebaubetriebes ergeben sollte – jedenfalls nicht entscheidend aus dem Unterschreiten der bisherigen Betriebsgröße durch den Entfall von Flächen für die Ersatzaufforstungsmaßnahme, also aus der Differenz zwischen der ursprünglichen Betriebsgröße von 52 ha und der vorhabensbedingt reduzierten Bewirtschaftungsfläche von 48,3 ha folgt. Dann kann die Existenzgefährdung der Planung jedoch nicht in beachtlicher Form entgegen gehalten werden.

Dem Betriebsinhaber geht es nach alledem wesentlich um das Interesse, seinen Betrieb dauerhaft auf das von ihm als zur langfristigen Existenzsicherung notwendig erachtete Maß von 80 ha Betriebsfläche erweitern zu können. Dies hält er infolge des planbedingten Flächenverlusts im Zusammenspiel mit der ohnehin angespannten landwirtschaftlichen Grundstückssituation im Umfeld der Stadt Frankfurt am Main für nicht realisierbar. Auch der Vertreter des Hessischen Gärtnereiverbandes hat im Rahmen der Erörterung auf das Interesse an einer Expansion auf ein konkurrenzfähiges Maß hingewiesen, um mit der Entwicklung im Erwerbsgemüsebau, die zur kostengünstigen Produktion auf großen Einheiten tendiere, Schritt halten zu können (vgl. Wortprotokoll des Erörterungstermins am 14.02.2006, S. 46). Ein solches Interesse genießt im Rahmen der Abwägung jedoch keinen rechtlichen Schutz. Im Kern handelt es sich dabei nicht mehr nur um eine im Rahmen des Bestandsschutzes liegende notwendige Modernisierungs- und Anpassungsbemühung, sondern um die Verwirklichung einer nicht im bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb angelegten und bislang in keiner Weise konkretisierten neuen Erwerbchance (vgl. etwa BayVGH, Beschluss vom 07.03.2001 – 26 ZB 98.2424 – juris, Rn. 12). Eigentumsähnlichen Schutz genießt jedoch nur das Recht auf Fortsetzung des Betriebs im bisherigen Umfang nach den schon getroffenen

betrieblichen Maßnahmen, nicht jedoch die Absicht einer Betriebserweiterung (vgl. etwa BGH, Urteil vom 14.03.1996 – III ZR 224/94 – juris, Rn. 17).

Hinzu kommt, dass die planungsbedingte Situation für den Gemüsebaubetrieb – die sich ursprünglich aufgrund der mittlerweile entfallenden Ersatzaufforstungsmaßnahme F14 sogar noch einschneidender dargestellt hat – im Zeitpunkt seiner Übernahme durch den neuen Betriebsinhaber am 01.01.2007 bereits konkretisiert absehbar und dem übernehmenden Inhaber aufgrund der ordnungsgemäßen Planauslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung nach seinem eigenen Vortrag bekannt war. Ähnliches gilt für die regionalplanerischen Vorgaben hinsichtlich der betroffenen Flächen, die insoweit seit Erlass des Regionalplans Südhessen 2000 „Waldbereich/Zuwachs“ ausweisen und an denen ausweislich des Entwurfs 2007 des Regionalplans Südhessen bzw. des Regionalen Flächennutzungsplans festgehalten wird.

Nach alledem kann die Planfeststellungsbehörde eine die Abwägung zulasten der Ersatzaufforstungsmaßnahme F15 beeinflussende Existenzgefährdung des Gemüsebaubetriebes infolge des maßnahmenbedingten Verlusts einer Pachtfläche von 3,7 ha ausschließen.

Eine Existenzgefährdung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt der vom Betriebsinhaber befürchteten Reduktion des Wasserdargebots des in der Gemarkung Nieder-Erlenbach, Flur 12, Flurstück 55/3 befindlichen Betriebsbrunnens infolge der im Umfeld des Brunnens geplanten Ersatzaufforstungen anzunehmen. Nach Anfrage durch die Planfeststellungsbehörde (vgl. Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 11.10.2007) hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat IV/F 41.1, mit Schreiben vom 30.10.2007 aufgrund einer hydrogeologischen Beurteilung des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) vom 29.10.2007 ausgeführt, dass das durch die Aufforstung der Fläche F15 verursachte Defizit der Grundwasserneubildung mit lediglich rund 2% so gering sein werde, dass es nicht messbar sei. Das HLUG hat diese nur marginale Beeinflussung damit begründet, dass der Brunnen entgegen der Darstellung des Einwendungsführers sehr wohl in das Grundwasser einbinde. Er werde überwiegend vom Talauengrundwasser gespeist, das abhängig vom Wasserspiegel des Erlenbaches sei. Dessen Wasserstand schwanke jährlich um nur rund 0,5 Meter um den Mittelwert, während die maximale Schwankungsbreite zwischen Trocken- und Nassperioden rund 1,5 Meter betrage. Die Behauptung des Einwenders, dass sich das Wasserdargebot des Brunnens aufgrund einer bereits vorgenommenen Aufforstung in der Umgebung halbiert habe, könne vor diesem Hintergrund nicht nachvollzogen werden. Das Regierungspräsidium Darmstadt ist aufgrund dessen zu dem Ergebnis gelangt, dass die durch den Betriebsinhaber vorgetragenen Bedenken im Hinblick auf die künftige Wasserförderung aus dem Betriebsbrunnen ausgeräumt seien. Eine Existenzgefährdung ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt auszuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde weist zudem der Vollständigkeit halber darauf hin, dass die Wasserförderung aus dem Betriebsbrunnen aufgrund einer jederzeit widerruflichen einfachen Erlaubnis vom 13.10.1981 erfolgt (vgl. Auszug aus dem Wasserbuch für das Niederschlagsgebiet Nidda, Regierungsbezirk Darmstadt, Blatt B, Eintragung vom 12.02.1982). Die Erlaubnis bezieht sich auf die Gewinnung von jährlich nicht mehr als 88.000 m<sup>3</sup> Wasser für die Beregnung. Die tatsächlichen Fördermengen haben ausweislich der Aufzeichnungen der Oberen Wasserbehörde zwischen 1997 und 2006 zwischen 12.780 m<sup>3</sup> und 68.700 m<sup>3</sup> geschwankt. Eine Garantie der Realisierbarkeit bestimmter Fördermengen ist mit der einfachen wasserrechtlichen Erlaubnis nicht verbunden. Diese vermittelt dem Erlaubnisinhaber kein Recht auf Zufluss von Wasser einer bestimmten Menge oder Beschaffenheit. Weder die in der Erlaubnis festgesetzte Jahreshöchstfördermenge noch die in der Vergangenheit realisierten tatsächlichen Wasserentnahmemengen verschaffen dem Inhaber des Gemüsebaubetriebes mithin einen rechtlichen Bestandsschutz im Hinblick auf die Wasserverfügbarkeit, auf den er vertrauen und die Existenz seines Betriebes aufbauen darf. Auch aus diesen rechtlichen Erwägungen heraus kann die Planfeststellungsbehörde eine die Abwägung zulasten des Vorhabens beeinflussende Existenzgefährdung des Betriebes ausschließen.

Etwaige unterhalb der Schwelle einer abwägungsrelevanten Existenzgefährdung anzusetzende Einschränkungen und Erschwernisse des Gartenbaubetriebes sind in dem mit der Ersatzaufforstung am fraglichen Standort verbundenen öffentlichen Interesse hinzunehmen. Dabei unterstellt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Abwägungsprozesses durchaus, dass es infolge des Wegfalls der Ackerfläche zu gewissen betrieblichen Erschwernissen kommen kann und sich die ggf. von dem Betriebsinhaber angestrebte Beschaffung von Ersatzflächen angesichts der starken Flächennachfrage im Bereich der Stadt Frankfurt am Main schwierig gestalten wird. Diese Umstände vermögen sich in der Abwägung jedoch nicht gegen die Gründe, aus denen die Planfeststellungsbehörde die Maßnahme F15 im Rahmen des Kompensationskonzepts für erforderlich erachtet (vgl. C III 7.1.4.1.2), durchzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Frage einer Entschädigung für die vorstehend bezeichneten wirtschaftlich nachteiligen Auswirkungen einem ggf. vor der Enteignungsbehörde durchzuführenden Verfahren vorbehalten bleibt. Im Hinblick auf den Verlust der Pachtfläche ist hierfür jedoch zum Zeitpunkt der Planfeststellungsentscheidung keine Veranlassung ersichtlich. Da sich die Stadt Frankfurt am Main als Eigentümerin der betroffenen Landwirtschaftsfläche in ihrer Stellungnahme zustimmend zu der Ersatzaufforstungsmaßnahme geäußert und darüber hinaus auf Anfrage durch die Planfeststellungsbehörde erklärt hat, dass sie die Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen sowie der Vorhabensträgerin für die Aufforstungsmaßnahme zur Verfügung stellen

werde (Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die Stadt Frankfurt am Main vom 15.10.2007, beantwortet mit Schreiben des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main, Liegenschaftsamt, vom 08.11. 2007), ist nicht davon auszugehen, dass im Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Fläche für das Vorhaben eine entschädigungspflichtige Restlaufzeit des Pachtvertrages verbleibt.

#### **20.2.1.2.3.8 Landwirtschaftsbetrieb in Ronneburg**

Ein Landwirt aus Ronneburg hat Einwendungen gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahme HU38 Ronneburg erhoben. Er hat darin vorgetragen, dass er bei Realisierung der Maßnahme ca. 40% der Eigentumsflächen seines Betriebes verliere. Bislang betreibe er die Landwirtschaft im Nebenerwerb neben einer Beschäftigung von 20-25 Wochenstunden außerhalb der Landwirtschaft. Diesen Arbeitsplatz werde er in absehbarer Zeit verlieren, so dass er darauf angewiesen sei, den Lebensunterhalt für sich und seine Familie mit den Einnahmen aus der Landwirtschaft zu bestreiten. Der Betriebsinhaber hat seine grundsätzliche Bereitschaft zum Flächentausch bekundet. Ein Tauschvertrag sei aber nicht zustande gekommen.

Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde ist der Betrieb durch die Maßnahme auf Flächen mit einer Gesamtgröße von ca. 7,1 ha betroffen. Die zur Planfeststellung im Wege der dinglichen Sicherung beantragten Nutzungsrechte der Vorhabensträgerin haben einen Umfang von ca. 6,9 ha. Mit Ausnahme einer 2.805 qm großen Pachtfläche handelt es sich dabei um Eigentumsflächen des Betriebsinhabers.

Der Landrat des Main-Kinzig-Kreises, Hauptabteilung Amt für den ländlichen Raum, hat in seiner Stellungnahme vom 22.03.2005 gegen die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen für die Ersatzaufforstungsmaßnahme HU38 aus landwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken geäußert. Er hat darauf verwiesen, dass der Gebietsagrarausschuss beim Landrat des Main-Kinzig-Kreises dem Vorhaben unter dem 09.03.2005 zugestimmt habe. Der Kreis-ausschuss des Main-Kinzig-Kreises, Untere Naturschutzbehörde, hat in seiner Stellungnahme vom 10.03.2005 nebst Anlage aus naturschutzfachlicher und landschaftspflegerischer Sicht keine Bedenken gegen die Ersatzaufforstungsmaßnahme in Ronneburg geäußert, in diesem Zusammenhang aber darauf hingewiesen, dass der Eigentümer die Veräußerung der betroffenen Flächen abgelehnt habe. Die Abteilung V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums Darmstadt hat in ihren Stellungnahmen vom 04.04.2005 und vom 29.03.2007 ausgeführt, dass es sich bei den betroffenen Flächen überwiegend um hängiges Grünland mit Waldanschluss und mäßiger Bodenbonität handele. Sie hat der Aufforstung infolge dessen aus landwirtschaftlicher Sicht zugestimmt. Der Bodenverband Main-Kinzig e. V. hat in seiner Stellungnahme vom 02.02.2005 in allgemeiner Form auf

die Existenzgefährdung des Betriebes hingewiesen, hierzu aber keine weiter führenden Angaben gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hatte nach Würdigung dieses Vortrages und der sonstigen ermittelten Tatsachen Anlass, die geltend gemachten Betroffenheiten detailliert in den Blick zu nehmen, da abwägungserhebliche Auswirkungen der Planung auf den Landwirtschaftsbetrieb nicht ohne Weiteres ausgeschlossen werden konnten. Sie hat zu diesem Zweck die erhobenen Einwendungen in einem Termin am 26.09.2007 im Regierungspräsidium Darmstadt mit dem Einwender unter Beteiligung der Vorhabensträgerin ergänzend erörtert. Im Erörterungstermin hat der Betriebsinhaber über den Vortrag in den Einwendungsschriftsätzen hinaus folgende Angaben gemacht:

Der Betrieb weise eine Gesamtgröße von ca. 48 ha auf, wovon 18 ha auf Eigentums- und 30 ha auf Pachtflächen entfielen. Die Pachtfläche sei aufgrund eines schriftlichen Pachtvertrages angepachtet, dessen Laufzeit sich jährlich um jeweils ein Jahr im Falle der Nichtkündigung verlängere. Das Pachtverhältnis bestehe bereits seit sehr langer Zeit. Von der Ersatzaufforstungsmaßnahme seien 2 ha Gründlandfläche betroffen; bei dem Rest handele es sich um Ackerfläche mit Eignung für den Zuckerrübenanbau. Die Landwirtschaft sei bislang zunächst im Nebenerwerb geführt worden, während die Haupterwerbsquelle eine Tätigkeit außerhalb der Landwirtschaft gewesen sei. Der Landwirtschaftsbetrieb habe zu weniger als 50% zum Gesamterwerb beigetragen. Gegenwärtig stelle er allerdings die Haupterwerbsquelle dar, da der Betriebsinhaber seinen Arbeitsplatz zum 01.09.2007 verloren habe. Der Betriebsinhaber hat geltend gemacht, dass der Rübenanbau im Falle der Durchführung der Ersatzaufforstungsmaßnahmen erschwert bzw. eingeschränkt würde, weil für die aus Fruchtfolgegründen erforderliche Wechselbewirtschaftung nicht mehr genügend Flächen zur Verfügung stünden. Der Anteil der Rübenproduktion am Gesamtertrag des Betriebes könne nicht beziffert werden. Angesichts der bevorstehenden Schließung einer Zuckerfabrik sei fraglich, ob künftig überhaupt noch Zuckerrüben rentabel angebaut werden könnten. Im Rahmen der Erörterung hat der Betriebsinhaber mehrfach seine Bereitschaft zu einem Flächenverkauf bzw. zu einer vertraglichen Gestattung der Ersatzaufforstungsmaßnahme bekundet, jedoch auf seine Preisvorstellungen bzw. seine Vorstellungen im Hinblick auf die genaue Gestaltung der Ersatzaufforstung hingewiesen (vgl. im Einzelnen Niederschrift des Erörterungstermins vom 08.10.2007).

Die Planfeststellungsbehörde vermag den vorgenannten Tatsachen keine Hinweise auf eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebes zu entnehmen. Der Flächenverlust von 7,1 ha bei einer Gesamtbetriebsgröße von 48 ha ist mit 14,79% der Produktionsfläche zwar nicht von vornherein unerheblich. Entscheidend ist aber, dass der Betrieb aufgrund seiner

geringen Gesamtgröße bereits ohne den planungsbedingten Eingriff objektiv für die Vollerwerbslandwirtschaft ungeeignet ist. Dies ist im Rahmen der Erörterung von den Vertretern des Dezernats Landwirtschaft des Regierungspräsidiums Darmstadt bestätigt worden. Daran ändert auch der Umstand, dass der Betrieb derzeit faktisch die einzige Einkommensquelle des Betriebsinhabers darstellt, nichts. Eine Existenzgefährdung kann nur hinsichtlich der Beeinträchtigung von Erwerbsquellen in Frage kommen, die überhaupt eine Existenzgrundlage darzustellen geeignet sind. Dies ist bei bloßen Zuerwerbsquellen nicht der Fall, auch wenn der Betriebsinhaber aus ihnen infolge eines Arbeitsplatzverlusts vorübergehend sein Gesamteinkommen bezieht. Im Rahmen der Abwägung ist mithin zu berücksichtigen, dass der Betrieb bereits seiner Auslegung nach keine Sicherung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebsinhabers ermöglicht.

Hinzu kommt, dass das maßgeblich auf dem Anbau von Zuckerrüben basierende Betriebskonzept, welches nach Angaben des Betriebsinhabers infolge der Ersatzaufforstung betroffen wird, nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde ohnehin keine ausreichende Existenzfähigkeit – auch im Hinblick auf den Nebenerwerb – zu sichern vermag. Der Betriebsinhaber selbst hat in der Erörterung mehrfach betont, dass die Ertragslage im Rübenanbau rückläufig sei und aufgrund der bevorstehenden Schließung der Zuckerfabrik die wirtschaftliche Rentabilität der Rübenproduktion insgesamt in Frage stehe. Ist dies der Fall, kann die Ersatzaufforstung nicht für eine Existenzbedrohung des Betriebes kausal werden, weil die Gefährdung der Existenz bereits aus der Auslegung des Betriebes selbst herrührt.

Gegen die Annahme einer durch die Ersatzaufforstung bedingten Gefährdung der Existenz eines wirtschaftlich überlebensfähigen Betriebes spricht schließlich, dass der Betriebsinhaber im Laufe der Erörterung bzw. nach Auskunft der Vorhabensträgerin schon zuvor seine Bereitschaft zu einem Verkauf der von der Ersatzaufforstung betroffenen Eigentumsflächen bzw. zu einer entsprechenden vertraglichen Gestattung der Maßnahmen bekundet hat. Dies ist mit dem Vortrag, dass die Flächen für die wirtschaftlich zumutbare Weiterführung des Betriebes unerlässlich seien, nicht zu vereinbaren. Der Betriebsinhaber hat erklärt, dass er die im Verkaufsfalle anfallenden Erlöse im Wesentlichen reinvestieren werde. Es sei denkbar, hofnahe Flächen von seinem kurz vor dem Ruhestand stehenden Nachbarn hinzuzupachten und den Betrieb damit weiterzuführen. Wenn der Einwender selbst diese Möglichkeit für gegeben erachtet und aufgrund dessen bei entsprechender Preisgestaltung durchaus an einem Verkauf der für die Ersatzaufforstung vorgesehenen Flächen interessiert ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Landwirtschaftsbetrieb infolge des planbedingten Flächenentzugs aufgegeben werden muss.

Nach alledem ist hinsichtlich des Landwirtschaftsbetriebes in Ronneburg nicht von einer Existenzgefährdung auszugehen. Das Interesse des Betriebsinhabers an einer Weiterführung des Betriebes auf den bisherigen Betriebsflächen tritt im räumlichen Umgriff der Ersatzaufforstungsmaßnahme hinter die für diese Maßnahme streitenden öffentlichen Interessen zurück. Im Hinblick auf die für den Grundstücksverlust zu gewährende Entschädigung verweist die Planfeststellungsbehörde auf das ggf. vor der Enteignungsbehörde zu führende Enteignungsverfahren, soweit nicht bereits zuvor eine Einigung zwischen dem Betriebsinhaber und der Vorhabensträgerin über den Flächenverkauf bzw. die Gestattung der Ersatzaufforstungsmaßnahme zustande kommt.

#### **20.2.1.2.4 Ergebnis der Abwägung**

Im Ergebnis setzen sich die planfestgestellten Ersatzaufforstungsmaßnahmen und die damit verbundenen Verluste an landwirtschaftlichen Produktionsflächen gegen die widerstreitenden Interessen der Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe durch. Nur in einem der Fälle, in denen die Planfeststellungsbehörde Veranlassung gehabt hat, die durch die Flächeninanspruchnahme verursachten Betroffenheiten detailliert in den Blick zu nehmen, ist eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebes nicht auszuschließen und daher von der Planfeststellungsbehörde in ihre Abwägung einzubeziehen. In diesem Fall ist der Flächenverlust besonders erheblich und macht eine wirtschaftlich tragfähige weitere Betriebsführung des auf Direktvermarktung und somit auf besondere Hof- und Kundennähe ausgelegten Betriebes unmöglich. Zumutbare Ersatzgrundstücke können den Betriebsinhabern von der Vorhabensträgerin nicht zur Verfügung gestellt werden. Es muss zudem davon ausgegangen werden, dass es den Betriebsinhabern angesichts der kontinuierlich weiter zurückgedrängten landwirtschaftlichen Nutzungen im hofnahen Umfeld und dem infolge dessen angespannten Markt landwirtschaftlich, insbesondere gartenbaulich nutzbarer (bewässerungsfähiger) Flächen mutmaßlich nicht gelingen wird, ihren Bedarf an Ersatzflächen auf andere Weise in einem die Existenzgefährdung ausschließenden Maße zu decken.

Auch in diesem Falle überwiegt im Rahmen der Abwägung jedoch – wie dargelegt – das Interesse an der Durchführung der Ersatzaufforstungsmaßnahmen am planfestgestellten Standort die Belange der Betriebsinhaber. Im Rahmen des Kompensationskonzepts kann nicht auf die Maßnahme verzichtet werden. Zu ihrer Verortung existiert nach intensiver fachlicher Prüfung keine tragfähige Alternative. Der Schutz der maßgeblich auf Pachtverträge mit verhältnismäßig kurzfristiger Laufzeit bzw. kurzfristiger Kündbarkeit gestützten wirtschaftlichen Existenz der Betriebsinhaber muss hierhinter zurücktreten. Über die Entschädigung für die dem Grunde nach festgestellte Existenzgefährdung ist – unter Beachtung dieses Schutzniveaus – in einem vor der Enteignungsbehörde zu führenden Verfahren nach Maßgabe des

Enteignungsrechts, insbesondere des § 41 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 Hess. EnteignungsG, zu entscheiden.

In den übrigen Fällen kann die Planfeststellungsbehörde dagegen abwägungserhebliche existenzgefährdende Wirkungen der Ersatzaufforstungsmaßnahmen ausschließen. Hinsichtlich einer Reihe von Betrieben hat die Vorhabensträgerin bereits durch Flächentausch bzw. Änderungen des Kompensationskonzepts von vornherein die Entstehung rechtserheblicher Betroffenheiten vermieden. Aus den von den sonstigen Betrieben geltend gemachten Umständen kann die Planfeststellungsbehörde nach intensiver Prüfung – teils in tatsächlicher Hinsicht, teils aus rechtlichen Gründen – keine abwägungserheblichen Belange von solchem Gewicht entnehmen, dass sie sich in der Abwägung gegen das Vorhaben durchsetzen könnten. Soweit tatsächliche Betroffenheiten bestehen, sind diese im Interesse des Vorhabens, ggf. gegen Gewährung einer in einem nachfolgenden Enteignungsverfahren festzusetzenden angemessenen Entschädigung, hinzunehmen.

### **20.2.2 Betroffenheiten durch Vorhabensauswirkungen**

Durch die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Auswirkungen, namentlich die vorhabensbedingt verursachten Immissionen sowie die Risikoexposition im Umfeld des erweiterten Verkehrsflughafens Frankfurt Main, werden Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – auch mit Blick auf die, soweit erforderlich, angeordneten Schutz- und Ersatzansprüche – nicht in einer die gewerbliche oder landwirtschaftliche Tätigkeit unzumutbar erschwerenden oder gar unmöglich machenden Art und Weise betroffen. Wie bereits ausgeführt worden ist (vgl. C III 20.1.3), sind die Vorhabensauswirkungen bereits unter dem Gesichtspunkt der jeweiligen Auswirkungsfaktoren Gegenstand eingehender Abwägung und Konfliktbewältigung geworden. Damit sind auch die betriebsbezogenen Konsequenzen der von dem Vorhaben ausgehenden faktischen Auswirkungen in der Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt, soweit sie rechtlichen Schutz genießen.

#### **20.2.2.1 Betroffenheit durch Immissionsbelastungen**

Von zahlreichen Einwendern ist geltend gemacht worden, dass der Betrieb ihrer gewerblichen oder landwirtschaftlichen Unternehmen durch die von dem erweiterten Flughafen ausgehenden Lärmauswirkungen betroffen werde. Insbesondere von Gewerbetreibenden aus dem östlich der planfestgestellten Landebahn belegenen Gewerbegebiet Im Taubengrund der Stadt Kelsterbach ist vorgetragen worden, dass die zu erwartenden Lärmpegel so hoch seien, dass die Betriebsinhaber den ihnen unter Arbeitsschutzgesichtspunkten obliegenden Anforderungen an die Arbeitsstätte nicht mehr genügen könnten. Die Inhaber von Betrieben,



bei denen ein erheblicher Teil der Arbeitstätigkeit im Freien oder aber in technisch nicht oder nur unter erheblichem Aufwand mit baulichem Schallschutz zu ver sehenden Betriebsgebäu den stattfindet, haben die Befürchtung geäußert, dass sie angesichts dieser Besonderheiten äußerstenfalls zur Betriebsaufgabe an den jeweiligen Standorten gezwungen seien. Auf die an den jeweiligen Standorten getätigten Investitionen sowie sonstige für die Standortbindung relevante Faktoren ist von einer Vielzahl von Einwendern hingewiesen worden.

Die Planfeststellungsbehörde bewältigt die gemachten Konflikte mit dem von ihr angeordne ten Lärmschutzkonzept in vollem Umfang. Sie hat unter Lärmauswirkungsgesichtspunkten nach intensiver Prüfung der erhobenen Einwendungen keinen Anlass zu der Annahme, dass Gewerbe- oder Landwirtschaftsbetriebe allein aus diesem Grunde so erhebliche Einschrän kungen erfahren, dass die Weiterführung der Betriebe unzumutbar erschwert oder unmöglich gemacht wird. Gleichwohl trägt die Planfeststellungsbehörde aus Vorsorgegründen dem be sonderen Anliegen von Arbeitgebern, weiterhin ihren arbeitsschutzrechtlichen Pflichten ge nügen zu können, mit der Anordnung von Ersatzansprüchen Rechnung (vgl. A XI 5.1.3, Zif fern 1 und 2). Damit ist sichergestellt, dass etwaige dennoch die – mit Blick auf die spezifi sche arbeitsschutzrechtliche Situation zu beurteilenden – Grenzen der Sozialbindung über steigenden Belastungen angemessen ausgeglichen werden. Die Ansprüche richten sich auf den Ersatz derjenigen Aufwendungen, die Grundeigentümern durch den flugbetriebsbeding ten Lärm für solche baulichen oder betrieblichen Schallschutzmaßnahmen entstehen, die nach Bestätigung der zuständigen Arbeitsschutzbehörde nach den Kriterien der Arbeitsstät tenverordnung bzw. der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung erforderlich sind. Dem Einwand, dass entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen teilweise nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich sind, trägt die Planfeststellungsbehörde mit der Anordnung einer angemessenen Entschädigung in Geld für den Fall Rechnung, dass derartige Maßnahmen untunlich sind (vgl. A XI 5.1.3, Ziffer 3).

Aus der vorhabensbedingten künftigen Belastung mit Luftschadstoffen resultieren keine un zumutbaren Auswirkungen auf Gewerbe- und insbesondere Landwirtschaftsbetriebe. Zwar haben zahlreiche Landwirte mit Betriebssitz in der engeren und weiteren Vorhabensnach barschaft geltend gemacht, dass sie infolge eines vermehrten Schadstoffeintrags auf ihre Kulturen Verschlechterungen der Qualität ihrer landwirtschaftlichen Produkte erwarten. Ins besondere von Landwirten, die ökologischen Landbau betreiben, ist die Befürchtung geäu ßert worden, ihre Erzeugnisse nicht mehr als ökologisch produzierte Lebensmittel vermark ten zu können. Für die Annahme derartiger vorhabensbedingter Auswirkungen besteht in dessen kein Anlass. Wie bereits gezeigt worden ist, halten sich die Luftschadstoffimmissio nen im gesamten Untersuchungsraum in einem Rahmen, der keinen Handlungsbedarf sei-

tens der Planfeststellungsbehörde entstehen lässt (vgl. C III 9.3) und mithin weiterhin landwirtschaftliche Produktion im Flughafenumfeld – auch im so genannten Öko-Landbau – gestattet. Soweit von Landwirten die Befürchtung von Betriebserschwernissen oder der Notwendigkeit einer Umstellung der Betriebskonzepte infolge des Wandels der klimatischen Verhältnisse vorgetragen worden ist, sind diese Folgen nicht dem Vorhaben anzulasten. Wie gezeigt worden ist, gehen von dem Vorhaben selbst nur minimale lokalklimatische Einflüsse aus, die eng auf den unmittelbaren Vorhabensbereich bzw. die zur Erschließung dienenden Verkehrswege beschränkt bleiben und derart geringfügig sind (vgl. C III 10), dass dadurch verursachte negative Einflüsse auf die landwirtschaftlichen Kulturen im Vorhabensumfeld ausgeschlossen werden können. Soweit von Einwendern vorgetragen worden ist, dass der weltweite Luftverkehr insgesamt zu einer Beschleunigung des globalen Klimawandels beitrage und damit landwirtschaftliche Betriebe negativ betreffe, steht dieses Phänomen in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben, sondern stellt allenfalls eine allgemeine Problematik globaler Mobilität dar, aus der nichts gegen die Planfeststellung der Erweiterung eines einzelnen Verkehrsflughafens hergeleitet werden kann.

#### **20.2.2.2 Betroffenheit durch Risikoexposition**

Unter dem Gesichtspunkt der Betroffenheit durch das vom erweiterten Flughafen Frankfurt Main ausgehende externe Risiko sind keinerlei Beschränkungen des Betriebes von Gewerbe- oder Landwirtschaftsbetrieben ersichtlich. Das externe Risiko ist unter Heranziehung der fachgutachterlich hergeleiteten Toleranzkriterien ohne weiteres akzeptabel und erfordert keine Maßnahmen der Risikoreduktion bzw. der Einschränkungen gewerblicher Betätigungen im Flughafenumfeld (vgl. eingehend C III 2.4.2.2). Dies gilt auch im Hinblick auf den Betrieb von Anlagen, die § 1 der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Störfall-Verordnung – 12. BImSchV in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.06.2005, BGBl. I, S. 1599) unterfallen, bzw. sonstige Anlagen, die von der Planfeststellungsbehörde aufgrund eines hohen stofflichen Risikopotentials eingehend untersucht worden sind.

Als so genannte Störfallanlage ist von der Planfeststellungsbehörde infolge der zwischen der Vorhabensträgerin und der Ticona GmbH sowie der Celanese AG unter dem 12.06.2007 geschlossenen Vereinbarung über die Verlagerung des Werks Kelsterbach der Ticona GmbH innerhalb des detailliert zu betrachtenden Untersuchungsraums (vgl. Ziffer 9.2.6.1.2 der Vollzugshilfe zur Störfall-Verordnung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom März 2004) nur noch das von der Shell Deutschland Oil GmbH betriebene Tanklager Raunheim der TLR Tanklager Raunheim GmbH eingehend auf die Folgen der vorhabensbedingten Risikoexposition für den Weiterbetrieb der Anlage hin zu

untersuchen. Die Planfeststellungsbehörde gelangt dabei zu dem Ergebnis, dass weder vom normalen Flugbetrieb auf dem erweiterten Flughafen Frankfurt Main noch von dem äußerst geringen, das Spektrum gesellschaftlicher Akzeptanz nicht verlassenden Risiko absturzinduzierter Störfälle im Tanklager abwägungserhebliche Einschränkungen des Anlagenbetriebs ausgehen. Da sich die Risikoexposition im Planungsfall in derselben Größenordnung wie im Ist-Fall bewegt, sind planungsinduzierte Betriebserschwernisse nicht zu erwarten. Hinzu kommt, dass die Vorhabensträgerin aufgrund der ohne Rechtspflicht aus eigenem Antrieb durch Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) vom 08.10.2007 vereinbarten Errichtung einer Schutzwand entlang des südlichen Teils der A 3 zur Abschirmung vor der Wärmeabstrahlung eines Brandes bereits das denkbare Spektrum risikomindernder Maßnahmen ausgeschöpft hat, so dass der Betreiberin des Tanklagers schon aus diesem Grund keine immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen des Anlagenbetriebs drohen können (vgl. zum Ganzen C III 2.4.3.2 und C III 2.4.3.3). Abwägungserhebliche betriebsbezogene Betroffenheiten sind insoweit nach alledem nicht ersichtlich.

Ebenso wenig wird der Betrieb der nicht der Störfall-Verordnung unterfallenden Ethylenverdichterstation der InfraServ GmbH & Co. Höchst KG in Kelsterbach vorhabensbedingt erschwert oder gar unmöglich gemacht. Die Vorhabensträgerin und die Betreiberin der Ethylenverdichterstation haben mit Vertrag vom 01.10.2007 die Verlagerung der Station in einen Bereich südlich des heutigen Standorts vereinbart, in dem weder unter Gesichtspunkten der Hindernissituation noch der Risikoexposition Unverträglichkeiten mit dem planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main bestehen. Die Planungen der Verlagerung sind unter Beteiligung der zuständigen Immissionsschutzbehörde durchgeführt worden. Die für diesen Bereich im Planungsfall prognostizierten Einzelrisikowerte bewegen sich weit unterhalb der fachgutachterlich hergeleiteten Toleranzkriterien (vgl. C III 2.4.4). Unverträglichkeiten mit dem Vorhaben können demgemäß ausgeschlossen werden.

#### **20.2.2.3 Betroffenheiten durch Änderungen der Wettbewerbs- und Ertragssituation**

Von zahlreichen Einwendern ist gerügt worden, dass sich durch den vorhabensbedingten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main die Wettbewerbs- bzw. Ertragssituation für ihre Betriebe nachteilig ändere. Teilweise ist der Ausgleich entsprechender Ertragseinbußen verlangt worden. Die insoweit geltend gemachten Interessen genießen jedoch in der Abwägung nicht den Rang rechtlich geschützter Belange. Sie sind daher von den Betroffenen – selbst wenn man den jeweiligen Vortrag als wahr unterstellt – hinzunehmen.

Einige Gewerbetreibende – insbesondere Inhaber von Einzelhandelsbetrieben – im Flughafenumland befürchten eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbssituation infolge eines Kaufkraftabzugs aus den Anrainerkommunen zum erweiterten Flughafen mit seinem ausgedehnten Einzelhandelsangebot, vor allem im zukünftigen Terminal 3. Diesen Einwänden braucht die Planfeststellungsbehörde schon deshalb nicht im Einzelnen nachzugehen, weil sie im Rahmen der Abwägung unerheblich sind. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG hat der einzelne Gewerbetreibende keinen Anspruch darauf, dass sich eine vorhandene Wettbewerbssituation nicht verschlechtert. Vielmehr muss er ständig mit neuer Konkurrenz rechnen, die auch aus der planbedingten Änderung der Umgebungssituation seines Gewerbebetriebes resultieren kann (vgl. dazu etwa BVerwG, Beschluss vom 16.01.1990 – 4 NB 1.90 – juris, Rn. 5).

Weitere Gewerbetreibende befürchten eine Verschlechterung der Ertragssituation ihrer Betriebe infolge eines von ihnen angenommenen Bevölkerungsrückgangs in bestimmten, besonders von den vorhabensbedingten Lärmauswirkungen betroffenen Orten bzw. Ortsteilen. Dadurch wandere ihr Kundenstamm ab, was sich negativ auf den Umsatz bis hin zu einer befürchteten Aufgabe des jeweiligen Gewerbes auswirken könne. Die Planfeststellungsbehörde hat bereits im Tatsächlichen keinen Anlass, hieraus auf das Vorliegen abwägungserheblicher Belange der jeweiligen Betriebsinhaber zu schließen. Anhaltspunkte dafür, dass die Bevölkerungszahlen in den Flughafenumlandkommunen, insbesondere den künftig stärker als bisher durch Lärmauswirkungen belasteten Städten und Gemeinden, signifikant zurückgehen werden, liegen nicht vor. Vor allem aber kommt es hierauf in rechtlicher Hinsicht nicht an. Mehr noch als bei den ebenfalls von den Betroffenen hinzunehmenden Änderungen in der ein Mietobjekt nachfragenden Klientel (vgl. C III 20.1.4) handelt es sich bei den behaupteten Nachteilen um bloße Gewinnerwartungen ohne jede Verfestigung, die keinerlei rechtlichen Schutz genießen. Erwerbchancen, die sich aus Lagevorteilen ergeben, nehmen nicht am verfassungsrechtlichen Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes aus Art. 14 Abs. 1 GG teil (so etwa OVG NRW, Urteil vom 13.07.2006 – 20 D 87/05.AK, 20 D 89/05.AK – juris, Rn. 129 und 132). Ein Recht darauf, dass der bisherige Kundenstamm in der Nähe des Betriebes wohnen bleibt, existiert daher nicht (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.06.2007 – 4 A 2004.05 – UA S. 6 f.). Die von den Einwendern insoweit behaupteten planbedingten Nachteile für ihre Gewerbebetriebe sind damit nicht abwägungs- und entscheidungsrelevant.