



Regierungspräsidium Darmstadt

64278 Darmstadt

Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des

Verkehrslandeplatzes Egelsbach

V 33.3 - 66m 28 - Egelsbach

Darmstadt, den 05. April 2002

Inhaltsverzeichnis

	Seite
<u>A. Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Hinweise</u>	
I. Feststellung des Planes	7
1. Neuordnung der Flugbetriebsflächen	7
2. Teilverlegung Hegbach	8
3. Landschaftspflegerischer Begleitplan	8
4. Umbau der Masten Nr. 203, 204 und 205 der 110-KV-Freileitung	8
II. Umfasste Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Hinweise	9
1. Von der Planfeststellung umfasste Entscheidungen	9
2. Nebenbestimmungen	9
3. Hinweise	20
III. Anpassung und Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für den VLP Egelsbach vom 01. Oktober 1955 ff. an das Ergebnis der Planfeststellung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG	23
1. Entscheidung	23
2. Pläne	24
3. Nebenbestimmungen	25
IV. Entscheidung über Anträge und Einwendungen	26
V. Kostenentscheidung	26
<u>B. Sachverhalt</u>	
I. Vorgeschichte	27
II. Beschreibung des Vorhabens	28
III. Antragsbegründung	31

IV.	Scoping-Termin im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung	32
V.	Anhörungsverfahren	33
1.	Auslegung der Planunterlagen	33
2.	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzverbände im Sinne des § 29 BNatSchG	33
3.	Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzverbände im Sinne des § 29 BNatSchG	36
4.	Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung	36
VI.	Erörterungstermin	37
1.	Durchführung des Erörterungstermins	37
2.	Einwendungen, Anregungen und Bedenken	38
C.	<u>Entscheidungsgründe</u>	
I.	Verfahrensrechtliche Bewertung	39
1.	Notwendigkeit und Umfang der Planfeststellung, Zuständigkeit für die Planfeststellung	39
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	39
1.2	Zuständigkeit für die Planfeststellung	39
1.3	Umfang der Planfeststellung	39
2.	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	39
3.	Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	40
3.1	Strittige Fragen zur Geschäftsordnung und zum Ablauf des Erörterungstermins	40
3.2	Klärung weiterer Verfahrensfragen	43
3.3	Weitergabe von einwenderbezogenen Daten an die Antragstellerin	45
3.4	Präklusion der Gemeinde Erzhausen und der Stadt Weiterstadt	46

	Seite
II. Umweltverträglichkeitsprüfung	46
1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	46
1.1 Ausgangssituation im Untersuchungsraum (Ist-Zustand)	47
1.1.1 Schutzgut Mensch	47
1.1.1.1 Lärm	48
1.1.1.2 Luftschadstoffe	49
1.1.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion	52
1.1.2 Schutzgut Wasser	53
1.1.2.1 Grundwasser	53
1.1.2.2 Oberflächengewässer	54
1.1.3 Schutzgut Boden	55
1.1.4 Schutzgut Luft, Klima	56
1.1.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen	56
1.1.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	57
1.1.7 Schutzgut Landschaft	57
1.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter	58
1.2.1 Schutzgut Mensch	58
1.2.1.1 Lärm	58
1.2.1.2 Luftschadstoffe	60
1.2.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion	61
1.2.2 Schutzgut Wasser	61
1.2.2.1 Verlängerung der Piste	61
1.2.2.2 Teilverlegung Hegbach	62
1.2.3 Schutzgut Boden	64
1.2.4 Schutzgut Luft, Klima	65
1.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen	65
1.2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	66
1.2.7 Schutzgut Landschaft	67
2. Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG	67
2.1 Schutzgut Mensch	67
2.1.1 Lärm	67
2.1.2 Luftschadstoffe	71
2.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion	74
2.2 Schutzgut Wasser	75
2.2.1 Grundwasser	75
2.2.2 Oberflächengewässer	76

2.3	Schutzgut Boden	76
2.4	Schutzgut Luft, Klima	77
2.5	Schutzgut Tiere und Pflanzen	77
2.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	78
2.7	Schutzgut Landschaft	78
2.8	Wechselwirkungen	79
III.	Materiell-rechtliche Würdigung	79
1.	Planrechtfertigung	80
2.	Notwendigkeit des Ausbaus	80
2.1	Lage des Verkehrslandeplatzes Egelsbach	80
2.2	Entwicklung des Luftverkehrs	80
2.3	Arbeitsplätze	82
2.4	Öffentliches Interesse	83
2.5	Interesse der Hessischen Flugplatz GmbH	84
3.	Planungsalternativen	85
3.1	Allgemeines	85
3.2	Beschreibung und Vergleich der Alternativen	86
3.2.1	Externe Varianten	86
3.2.2	Interne Varianten (Pistenverlängerung)	86
3.2.3	Interne Varianten (Hegbachverlegung)	88
4.	Vereinbarkeit mit öffentlich-rechtlichen Vorschriften	90
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	90
4.2	Vereinbarkeit des Vorhabens mit Belangen des Immissionsschutzes	93
4.2.1	Lärmschutz	93
4.2.2	Luftreinhaltung	94
4.2.3	Geruch	94
4.2.4	Luft, Klima	94
4.3	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen von Natur und Landschaft / FFH-Verträglichkeitsprüfung	94
4.3.1	Auswirkungen	96
4.3.2	Vermeidung und Minimierung	98
4.3.3	Kompensation	99

4.4	Wasserwirtschaft	102
4.4.1	Entwässerungsplanung	102
4.4.1.1	Grundwasser	102
4.4.1.2	Hegbach	104
4.4.2	Verlegung des Hegbaches	105
4.5	Sonstige Auswirkungen	108
4.5.1	Unfallrisiko, Vogelschlag	108
4.5.2	Brandschutz	108
4.5.3	Eigentums- und Entschädigungsfragen, Wertminderung, Mietverluste	108
4.5.4	Beeinträchtigung gemeindlicher Belange (städtebauliche Auswirkungen)	110
IV.	Gesamtabwägung	110
1.	Zwingende Versagungsgründe	111
2.	Ausübung des Planungsermessens	111
V.	Gesamtergebnis	119
<u>D.</u>	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	121
<u>E.</u>	<u>Hinweise</u>	121

A. Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Hinweise

I. Feststellung des Planes

Das Regierungspräsidium Darmstadt stellt nach §§ 8 Abs. 1, 9 und 10 LuftVG in der Bekanntmachung seiner Neufassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) und zuletzt geändert durch Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) i.V.m. §§ 74, 75 HVwVfG i.d.F. vom 4. März 1999 (GVBl. I S. 222) auf Antrag der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach (HFG) - nachfolgend Antragstellerin genannt - den Plan für die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach (VLP) - Verlängerung der Start-/Landebahn um 410 m nach Westen, Anlage der dazugehörigen Rollwege, Umwidmung der Überrollstrecke am Ostende (= 90 m), der naturnahe Ausbau der ca. 1.300 m langen Umleitungsstrecke sowie der 200 m langen Gewässerstrecke des Hegbachs oberhalb der Teilverlegungsstrecke im Bereich des Absturzes bei Km 16,55, die Festsetzung neuer Wege entsprechend dem vorgelegten Ausgleichsplan sowie der Umbau der Masten Nr. 203, 204 und 205 der 110-KV-Freileitung der RWE - nach Maßgabe der im Folgenden aufgeführten Pläne fest:

1. Neuordnung der Flugbetriebsflächen

- Übersichtslageplan, Maßstab (M) 1 : 10.000 (Nr. 5200001)
- Flugplatz Lageplan, M 1 : 2.000 (Nr. 5200002)
- Lageplan Befeuerung „West“ M 1 : 1.000 (Nr. 5200015-1)
- Lageplan Befeuerung „Ost“ M 1 : 1.000 (Nr. 5200015-2)
- Lageplan Pistenmarkierung „West“ M 1 : 1.000 (Nr. 5200016-1)
- Lageplan Pistenmarkierung „Ost“ M 1 : 1.000 (Nr. 5200016-2)
- Regelquerprofil Deckenaufbau der geplanten Pistenverlängerung, M 1 : 1.200/ 1 : 20 (Nr. 5202011)
- Regelquerprofil Deckenaufbau befestigter Sicherheitsstreifen „Ost“, M 1 : 200/ 1 : 20 (Nr. 5202012)
- Regelquerprofil Deckenaufbau der geplanten Verlängerung Rollweg „A“, M 1 : 1.00 / 1 : 10 (Nr. 5202013)
- Detail Unterlagsschwelle zur Lastübertragung, M 1 : 10 (Nr. 5202014)
- Längsschnitt Asphaltpiste mit Anflugbereichen, M 1 : 10.000/ 1 : 1.000 (Nr. 5292018)
- Längsschnitt der geplanten Pistenverlängerung M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202003)
- Querschnitt 0 + 000, Anschluss an Bestand M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202006)
- Querschnitt 0 + 100, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202007)
- Querschnitt 0 + 200, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202008)
- Querschnitt 0 + 300, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202009)
- Querschnitt 0 + 410, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202010)
- Längsschnitt Rollweg „A“ West, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202004)
- Längsschnitt Rollweg „A“ Ost, M 1 : 500 / 1 : 50 (Nr. 5202005)

- Querschnitt durch Start- und Landeflächen mit Hindernisfreiheitskriterien, M 1 : 2.000/ entsprechend Höhenangaben (Nr. 5102023)
- Entwässerungsplanung-Lageplan (Westbereich), M 1 : 1.000 (Nr. F002-01)
- Entwässerungsplanung-Lageplan (Ostbereich), M 1 : 1.000 (Nr. F003-01)
- Entwässerungsplanung Querschnitt 0 + 300, M 1 : 500/ 50 (Nr. F005 01)
- Grunderwerbsplan M 1 : 1.250 (ohne Nr.)
- Grunderwerbsverzeichnis (ohne Nr.)

2. Teilverlegung Hegbach

- Lageplan Bestand und Umleitungsstrecke, M 1 : 1.000 (Nr. 1.4)
- Längsprofil Planung, M 1 : 2.000 / 100 (Nr. 2.2)
- Längsprofil / Absturz bei km 16.55, M 1 : 500 / 50 (Nr. 2.3)
- Querprofile, Schnitte (Q 0 bis Q 5), M 1 : 100 (Nr. 3.1)
- Querprofile, Schnitte (Q 6 bis Q 15), M 1 : 100 (Nr. 3.2)
- Querprofile, Schnitte (Q 16 bis Q 25), M 1 : 100 (Nr. 3.3)
- Querprofile, Schnitte (Q 26 bis Q 35), M 1 : 100 (Nr. 3.4)
- Querprofile, Schnitte (Q 36 bis Q 38), M 1 : 100 (Nr. 3.5)
- Detailausleitung, Absturz, M 1 : 500 (Nr. 4.1)
- Ansicht A – A', M 1 : 100 (Nr. 4.2)
- Detaileinleitung, M 1 : 500 (Nr. 4.3)
- Flurstücksverzeichnis (Nr. 5)
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Hegbach, Karten 4-1 bis 4-4, M 1 : 10.000

3. Landschaftspflegerischer Begleitplan

- Eingriffs- und Ausgleichsplan, M 1 : 1.000 (Nr. HFG 15-03)
- Wegeführung Bestand – Planung, M 1 : 2.000 (Nr. HFG 15-05)
- Wegeverzeichnis (Anlage 1 + 2)
- Wegeparzellen Bestand (Anlage 3)
- Wegeparzellen Planung (Anlage 4)
- Pflanzplan, M 1 : 1.000 (Nr. HFG 15-06)
- Eingriffs- und Ausgleichsplan Rollweg „A“ (Ost) M 1 : 1.000 (Nr. HFG 15-08)

4. Umbau der Masten Nr. 203, 204 und 205 der 110-KV-Freileitung

- Übersichtsplan, M 1 : 25.000 (Anlage 1)
- Lageplan, M 1 : 2.000 (Anlage 2)
- Geplanter Umbau neue Maste 203 und 205 (Anlage 4)
- Geplanter Umbau neuer Mast 204 (Anlage 5)
- Baubeschreibung (Anlage 6)

II. Umfasste Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Von der Planfeststellung umfasste Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG ersetzt nach § 9 Abs. 1 S. 1 LuftVG alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Dies gilt auch für Planfeststellungen. So ersetzt der vorliegende Planfeststellungsbeschluss die Planfeststellung für die Teilverlegung des Hegbaches (§§ 14 Abs. 3, 31 WHG, 63 HWG) und die für die Verfüllung der Beregnungsbrunnen erforderliche wasserrechtliche Genehmigung nach § 50 HWG. Ersetzt werden auch die naturschutzrechtlichen Genehmigungen und Befreiungen nach §§ 7 Abs. 2, 23 Abs. 4 HENatG, die Befreiung nach § 4 der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen im Bereich des Landkreises Darmstadt sowie die Befreiung nach §§ 5 i.V.m. 3 der Verordnung über das Naturschutzgebiet Hegbach Aue bei Messel vom 9. Dezember 1994, soweit dies die Umsiedlung der Groppe in den Hegbach Oberlauf betrifft. Schließlich ersetzt die Planfeststellung die Genehmigung für den Umbau der Masten Nr. 203, 204 und 205 der 110-KV-Freileitung der RWE gemäß § 11a Abs. 1 Satz 2 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG).

2. Nebenbestimmungen

2.1 Allgemeines

2.1.1

Die Urschrift oder eine beglaubigte Abschrift des bestandskräftigen Bescheides ist am Betriebsort aufzubewahren und den Mitarbeitern der Überwachungsbehörden auf Verlangen vorzulegen.

2.1.2

Das Vorhaben darf nicht anders als in den vorgelegten und planfestgestellten Unterlagen dargestellt, durchgeführt werden, es sei denn, im Folgenden werden Änderungen gefordert.

2.1.3

Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A I genannten Unterlagen und den in Abschnitt A II 2 festgesetzten Nebenbestimmungen, so gelten die letzteren.

2.2 Bauausführung

2.2.1 Allgemeines

2.2.1.1

Es sind nur Baustoffe und Materialien zu verwenden, die durch Güteüberwachung als normgerecht festgestellt sind und sich nicht nachteilig auf die Wasserbeschaffenheit auswirken können. Sie sind so zu wählen, dass sie den zu erwartenden inneren und äußeren physikalischen und chemischen Angriffen widerstehen.

2.2.1.2

Beim Wiederaufbringen des Bodenaushubs ist darauf zu achten, dass dieser in einem Arbeitsgang ohne Zwischenbefahrung aufgetragen und bei Weiterverwendung umgehend eingeebnet wird.

2.2.1.3

Die Bauarbeiter sind vor der Durchführung der Arbeiten - insbesondere im Bereich des Hegbaches - im Hinblick auf die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Belange des Naturschutzes zu unterweisen.

2.2.1.4

Bei der Bauausführung ist eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung zu bestellen. Der Planfeststellungsbehörde sind die verantwortlichen Bauleiter sowie deren Stellvertreter rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

2.2.1.5

Die behördliche Bauabnahme der einzelnen Maßnahmen - bei abschnittsweiser Bauausführung für jeden Bauabschnitt (Teilabnahme) - ist bei der Planfeststellungsbehörde unmittelbar nach Fertigstellung schriftlich zu beantragen.

Vor der behördlichen Abnahme dürfen die Anlagen nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde in Betrieb genommen werden.

2.2.1.6

Nach Fertigstellung der einzelnen Maßnahmen - bei abschnittsweiser Ausführung für jeden Bauabschnitt - sind Bestandspläne in zweifacher Ausfertigung herzustellen, die sowohl vom Bauleiter als auch vom Träger der Maßnahme anzuerkennen sind. Diese Bestandspläne sind spätestens ein halbes Jahr nach Bauabnahme / Inbetriebnahme vorzulegen.

Auf die Vorlage von Bestandsplänen kann dann verzichtet werden, wenn der Bauleiter schriftlich bestätigt, dass die Bauausführung mit den genehmigten Bauausführungsplänen übereinstimmt.

2.2.1.7

Die in der geplanten Umlegungstrasse des Hegbachs vorhandenen 3 Beregnungsbrunnen, die nicht mehr zur Bewässerung herangezogen werden können, sind entsprechend dem DVGW-Merkblatt 135 zu verfüllen.

2.2.1.8

Die bauausführenden Betriebe sind auf die Einhaltung der gesetzlichen Meldepflicht im Falle unerwartet freigelegter archäologischer Funde oder Befunde besonders hinzuweisen. Bei Auffinden von Bodendenkmälern sind diese unverzüglich der Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

2.2.2 Grundwassermessstellen

2.2.2.1

Es sind 2 Grundwassermessstellen zeitgleich mit dem Beginn der Bauarbeiten am Hegbach zu errichten. Die erste Beprobung hat nach der Errichtung, die Zweite nach dem Ende der Bauarbeiten zur Veränderung der Piste zu erfolgen. Ein Jahr nach Inbetriebnahme der Piste hat eine weitere Beprobung zu erfolgen. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde spätestens 6 Wochen nach der Probennahme unaufgefordert vorzulegen. Neben den Parametern pH-Wert, Leitfähigkeit, Temperatur, Redoxpotenzial, Sauerstoffgehalt, Nitrat, Sulfat und Chlorid ist das Grundwasser auf die Parameter der Verwaltungsvorschrift zu § 77 HWG für die Sanierung von Grundwasser- und Bodenverunreinigungen im Hinblick auf den Gewässerschutz (Gw-VwV, StAnz. 1994, S. 1590) außer Cyanide, Phenole und PBSM zu untersuchen. Abweichend von der GwVwV ist bei den Mineralölkohlenwasserstoffen das Verfahren nach DIN ISO 9377 Teil 2 anzuwenden. Nach Vorliegen dieser Ergebnisse wird über den weiteren Überwachungssturnus entschieden.

2.2.2.2

Die genaue Lage der 2 Grundwassermessstellen ist anhand eines Grundwassergleichenplanes vor Baubeginn mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.

Die neu errichteten Messstellen und die Grundwassergleichen sind in einem Bestandslageplan einzuzeichnen. Dieser ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Dies gilt ebenso für die Schichtenansprache und die Ausbaupläne.

2.2.2.3

Bei Errichtung der Grundwassermessstellen sind von einem sachverständigen Gutachter jeweils organoleptische Bodenansprachen durchzuführen. Bei Auffälligkeiten sind die Bodenproben in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde zu analysieren.

2.2.2.4

Die Fertigstellung der Grundwassermessstellen sind der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.

2.2.2.5

Das Bohrverfahren ist so zu wählen, dass eine nachteilige Beeinträchtigung des Grundwassers ausgeschlossen ist. Dies gilt besonders für die Anwendung von Spülverfahren in Trinkwasserschutzgebieten. Es darf nur Wasser in Trinkwasserqualität eingesetzt werden.

Die Bohrungen sind bis zur Endteufe als Trockenbohrung auszuführen. Es ist ohne Spülzusätze und ggf. mit Hilfsverrohrung zu arbeiten.

Bei den Bauarbeiten ist auf Ver- und Entsorgungsleitungen zu achten.

2.2.2.6

Die Bohrungen sind zwei Wochen vor Beginn dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie anzuzeigen.

2.2.2.7

Werden in lehmigen Deckschichten Stauwasserhorizonte erbohrt, so sind diese mit eigener Filterstrecke zu erschließen.

2.2.2.8

Wird bei der Niederbringung der Bohrungen eine grundwassersperrende Schicht durchörtert, so sind die Bohrarbeiten einzustellen; die durchörterte Schicht ist rückzuverdichten.

2.2.2.9

Bei Verdacht einer Verunreinigung des zutagegeführten Bohrgutes (z. B. durch Augenschein), ist dieses gesichert zwischenzulagern, zu untersuchen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

2.2.2.10

Die Brunnen sind entsprechend den Formblättern des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie auszubauen (Vollrohr und Filterrohr in PVC hart (bzw. PE), starkwandig). Als Filtermaterial ist filterangepasster Sand oder Quarzkies zu verwenden.

Da die Bodenschichten in den Bohrtiefen nicht genau vorab bestimmt werden können, ist die Filterstabilität des Filterkieses zu beachten.

2.2.2.11

Beim Bau der Grundwassermessstellen sind Schichtenverzeichnisse nach DIN 4022/4023 und Bestandspläne (Ausbaupläne) zu erstellen.

Diese Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde, der Überwachungsbehörde sowie dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie unaufgefordert vorzulegen.

Nach Beendigung der Arbeiten sind die Untersuchungsergebnisse dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie mitzuteilen.

2.2.2.12

Sollten sich beim Klarpumpen der Messstellen Hinweise auf eine Grundwasserverunreinigung ergeben, ist das beim Pumpversuch geförderte Grundwasser aufzubereiten (z.B. durch Aktivkohlefilter oder Sandfang) oder zu sammeln und schadlos abzuführen bzw. zu entsorgen (z.B. durch Verrieselung).

2.2.2.13

Bei der Errichtung der Brunnen ist sicherzustellen, dass aus den zum Brunnenbau eingesetzten Maschinen und Geräten keine wassergefährdenden Stoffe austreten und in den Untergrund gelangen.

2.2.3 Hegbach

2.2.3.1

Vor Beginn der Bauarbeiten ist im westlichen Bereich der Umlegungsstrasse des Hegbaches eine systematische Überprüfung auf Kampfmittel durchzuführen.

2.2.3.2

Mindestens 4 Wochen vor Baubeginn der jeweiligen Maßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde Ausführungspläne für den Ausbau des Hegbaches sowie für die Entwässerung der beantragten neu versiegelten Flächen zur Zustimmung vorzulegen.

Die in den Nebenbestimmungen aufgeführten Regelungen zur Bauausführung sind in den Ausführungsplänen zu berücksichtigen.

Aus der Ausführungsplanung muss auch hervorgehen, wie (Trennung nach Bodenarten) und wo die im Rahmen der Hegbachverlegung anfallenden Aushubmassen gelagert werden. Außerdem ist in der Ausführungsplanung darzustellen, wie der Wasseraustausch in dem von Bach-km 16,1 bis zum Zusammenfluss mit der Umleitungsstrecke zu erhaltende Altarm sichergestellt wird.

2.2.3.3

Über die gesamte Bauzeit der Hegbach-Umleitungsstrecke sind regelmäßig entsprechend des Baufortschrittes und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde Baustellenbesprechungen durchzuführen, zu der auch die Planfeststellungsbehörde hinzuzuziehen ist. Über das Ergebnis ist von der Bauleitung eine Niederschrift zu fertigen, die der Planfeststellungsbehörde spätestens 14 Tage nach der Besprechung vorzulegen ist.

2.2.3.4

Für das geplante temporäre Dammbalkenwehr an der Ausleitungsstelle bei Bach-km 16,45 ist der Planfeststellungsbehörde mit den Ausführungsplänen eine Betriebsanweisung hinsichtlich der Bedienung des Wehres zur Zustimmung vorzulegen. In dieser Betriebsanweisung ist namentlich auch eine Person zu benennen, die mit der Steuerung des Wehres beauftragt ist. Der Betriebsanweisung ist zudem eine hydraulische Berechnung beizufügen, der die Wasserspiegellagen bei HQ, MQ und MNQ unter Berücksichtigung der geplanten Durchflussöffnungen entnommen werden kann.

2.2.3.5

Zwischen den Querprofilen Q 10 bis Q 13 und Q 25 bis Q 29 ist in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde die rechte Uferböschung abzuflachen. Die Profilgestaltung sollte sich an den Querprofilen Q 20 bis Q 23 und Q 32 bis Q 35 orientieren.

2.2.3.6

Der Einbau von Faschinenwalzen ist nur an solchen Stellen durchzuführen, an denen bei der Bauausführung Uferabbrüche auftreten bzw. die Standfestigkeit der Böschungen nicht gewährleistet ist. Die notwendigen Maßnahmen sind in Absprache mit der Genehmigungsbehörde vor Ort festzulegen. Alternativ können statt der Faschinenwalzen auch Naturfasergewebe (Jutematten) verwendet werden.

2.2.3.7

Sicherungsmaßnahmen sind nur an solchen Stellen durchzuführen, an denen Zwangspunkte vorliegen und keine Eigendynamik des Gewässers zugelassen werden kann.

2.2.3.8

Uferabbrüche und eigendynamische Entwicklungen sind erwünscht, solange nicht die Sicherheit des Flugbetriebes bzw. die Wegeführung beeinträchtigt wird.

Zeigt sich, dass bedingt durch die Eigendynamik des Gewässers zukünftig Sicherungsmaßnahmen notwendig werden, sind diese durch ingenieurbioologische Maßnahmen vorzunehmen.

2.2.3.9

Der Einbau der Sohlschwelen ist zu unterlassen. Stattdessen ist an diesen Stellen eine Festlegung des Sohlniveaus durch das Einbringen von Totholz und einem Substratgemisch unterschiedlicher Korngröße (im Regelfall bis ca. 10 cm Durchmesser) vorzunehmen. Das Totholz wie z. B. Baumwurzeln kann ggf. befestigt werden. Sollten sich Anzeichen für eine Tiefenerosion ergeben, sind entsprechende Maßnahmen in Absprache mit der Planfeststellungsbehörde zu ergreifen.

2.2.3.10

Ein Teil des Sohlsubstrats des bestehenden Gewässerbettes ist nach Umsiedlung der Groppen als natürliches Deckwerk in den neu verlegten Hegbach umzubetten.

2.2.3.11

Als Öffnungsbreite innerhalb der in die Sohlgleite bei km 16,55 einzubringenden Steinschwellen (Querriegel) wurde eine Breite von insgesamt 0,23 m bemessen. Diese Breitenbemessung ist als eine einzige Durchlassöffnung in Anlehnung an die Vorgaben des DVWK-Merkblattes Fischaufstiegsanlagen pro Steinschwelle vorzusehen. Die Anordnung dieser Durchlassöffnungen sollte von Steinschwelle zu Steinschwelle alternierend erfolgen, so dass eine mäandrierende Beckenströmung entsteht.

2.2.3.12

In der Sohlgleite ist bei MNQ ein Wasserstand von mindestens 0,30 m einzustellen.

Im Rahmen der Bemessung der Sohlenbreite in der Sohlgleite sowie bei der Bemessung der Gesamtbreite der Steinschwellen sind die im o.a. DVWK-Merkblatt „Fischaufstiegsanlagen“ aufgeführten Bemessungsformeln anzuwenden.

Die entsprechenden hydraulischen Nachweise für die Sohlgleite sind im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.

2.2.3.13

Gegen die Ansiedlung und Ausbreitung folgender unerwünschter Neophyten ist Vorsorge zu treffen:

1. Indisches oder Drüsiges Springkraut
2. Riesenbärenklau oder Herkulesstaude
3. Japanischer Staudenknöterich oder Japan-Knöterich
4. Sachalin-Knöterich
5. Kanadische Goldrute
6. Späte Goldrute
7. Topinambur.

Dazu sind vegetationslose, offene Standorte bei der Bauausführung nach Möglichkeit zu vermeiden. Offene Standorte sind, so weit sie nicht als Sukzessionsfläche planerisch ausgewiesen sind, unverzüglich mit einer standortgerechten Landschaftsrassenmischung einzusäen. Erdmieten sind zur Vermeidung eines Neophytensameneintrages abzudecken. Beim Auftreten unerwünschter Neophyten während der Bauphase oder der Zeit der Aufwuchspflege sind Regulierungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde durchzuführen.

2.2.3.14

Nach ca. zweijährigem Betrieb beider Gewässerstrecken (entsprechend dem vorgelegten Rahmenplan) ist der Zeitpunkt des Beginns des Verschlusses des alten Hegbachbettes mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Die Teilflutung des neuen Hegbachabschnittes sowie der Verschluss des alten Hegbaches sind außerhalb der Laichzeit der im Hegbach betroffenen Fischarten durchzuführen.

2.2.3.15

Die am Hegbach (alt) zu erhaltenden Gehölze sind während der Baumaßnahme im Kronen- und Wurzelbereich geeignet zu schützen (DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“).

Die Rodung des Gehölzbewuchs ist aus artenschutzrechtlichen Gründen nur im Zeitraum zwischen 1. September und 15. März zulässig.

2.2.3.16

Die Neugestaltung der zu verlegenden Hegbachstrecke ist, wie im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Nebenbestimmungen zum Ausbau des Hegbaches, umzusetzen. Dabei ist bei der Gehölzpflanzung allerdings auf die Arten *Ribes alpinum* und *Hippophae rhamnoides* zu verzichten. Die Pflanzung ist dauerhaft zu erhalten und daher entsprechend zu pflegen. Zur Gewässergestaltung (Steinschüttung, Steinsatz, und Einbringen von Steinen zur Verbesserung der Gewässerstruktur) ist natürliches Gesteinsmaterial zu verwenden. Im Zuge der Detailplanung sind für *Cordulegaster boltoni* die entsprechenden Larvalhabitate (z. B. leicht überschwemmt Sandbänke) und, soweit dies die Standsicherheit der Böschungen erlaubt, Steilufer als Lebensräume für den Eisvogel zu schaffen. Zur Erhaltung der Sonderhabitate sind, soweit erforderlich, die notwendigen Pflegemaßnahmen vorzusehen.

2.2.3.17

Zur Erhaltung des Groppenbestandes im Hegbach sowie der Verbesserung der Durchgängigkeit des Gewässers sind die in den unter Abschnitt A I 2 aufgeführten Karten 4-1 bis 4-4 genannten

Maßnahmen M-FFH 01 bis M-FFH 12 zur Erhaltung des Groppenbestandes durchzuführen. Die Außenstelle des Landesbetriebes „Hessen-Forst“ - Forstamt Langen- und die Planfeststellungsbehörde sind vorher über das Einsetzen der Groppen in das NSG „Hegbachau von Messel“ zu informieren und Einzelheiten sind mit diesen abzustimmen. Für die Gestaltung am Gewässer ist eine ökologische Bauüberwachung durch einen anerkannten Gewässerökologen vorzusehen. Über den Fortschritt der o.g. Maßnahmen zur Erhaltung des Groppenbestandes sowie die erforderlichen Erfolgskontrollen ist der Planfeststellungsbehörde regelmäßig (min. alle 6 Monate) schriftlich zu berichten. Falls die Ziele der Planung nicht erreicht werden, behält diese sich weitere Maßnahmen vor.

2.2.4 Start- und Landebahn

2.2.4.1

Bei der Wahl der Baumaterialien, Baustelleneinrichtung und -durchführung sind die Vorgaben der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten - Ausgabe 1982 - RiStWag - für die Wasserschutzzone III B einzuhalten.

2.2.4.2

Im Anschluss des Banketts der Roll- und Startbahnen sind die Flanken der Dammschüttungen für den Oberbau mittels dichter Folien oder Bentonit abzudecken.

2.2.4.3

Schützende (bindige) Bodenschichten dürfen nur in einem unvermeidbaren Umfang verletzt werden. Die Dauer zwischen Entfernung der schützenden Bodenschichten und dem Einbau der für die Rollbahnerweiterung und die Bachverlegung notwendigen Maßnahmen ist auf ein Minimum zu beschränken.

2.2.4.4

Auffüllungen und Bodenaustausch dürfen nur mit anthropogen unbelastetem Material/Erdaushub erfolgen, das den Zuordnungswert Z O gemäß den Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) vom 06. November 1997 - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen (Technische Regeln) - unterschreitet. Dies gilt auch für die Reaktivierung entfallender Roll-, Lande- und Startbahnflächen.

2.2.4.5

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Eingriffe sind im Rahmen der Baumaßnahme als maximal zulässige Eingriffe zu sehen. Soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts gegenteiliges festgesetzt ist, sind darüber hinaus die angrenzenden Flächen nicht zu beeinträchtigen. Zum Schutz der Fauna ist der Baustellenbereich durch einen Schutzzaun (Höhe min. 1 m) vor Baubeginn abzugrenzen.

2.2.4.6

Sofern der Oberboden für vegetationstechnische Zwecke wieder verwendet werden soll, ist er nach den Vorschriften der DIN 18915 zu behandeln.

2.2.5 Wege / Erschließung

2.2.5.1

Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass vor dem Wegfall durch die in diesem Beschluss festgestellte Hegbachverlegung und festgestellte Bahnverlängerung die betroffenen Wege nach Maßgabe des planfestgestellten Planes „Wegeführung Bestand -Planung (M 1 : 2.000)“ hergestellt sind und die von dem Wegfall der Wege in ihrer Zufahrt betroffenen Grundstücke auf diese Weise angemessen erschlossen werden. Die Verbindungsfunktion der Wege zwischen Erzhausen und Egelsbach ist aufrecht zu erhalten.

2.2.5.2

Bis zum Baubeginn muss die Herstellung der Baustellenzu- und -abfahrt in der Hans-Fleissner-Straße oder in anderer Weise gesichert sein.

2.3. Anlagenbetrieb

2.3.1 Lärm

2.3.1.1

Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass durch den vom Verkehrslandeplatz Egelsbach ausgehenden Flugbetrieb an den Immissionsaufpunkten

- 1 Erzhausen, Egelsbacher Str. 28 a, NW-Ortsrand
- 2 Egelsbach, Thüringer Str. 72, SW-Ortsrand
- 3 Bayerseich, Ecke Kurt-Schumacher/Theodor-Heuß-Str.
- 4 Langen, Darmstädter Str. 80
- 5 Erzhausen, Kindergarten, Bahnstraße 7
- 6 Erzhausen, Lessingschule, Lessingstraße 1
- 7 Erzhausen, Kindergarten, Am Hainpfad 2
- 8 Egelsbach, Altenwohnheim, Dresdener Str. 31
- 9 Egelsbach, Kindergarten Bürgerhaus, Kirchstr. 25
- 10 Egelsbach, Kindergarten, Wolfsgartenstr. 60
- 11 Egelsbach, Ernst-Reuter-Schule, Heidelberger Str. 19
- 12 Egelsbach, Wilhelm-Leuschner-Schule, Rheinstr. 72
- 13 Bayerseich, Kindergarten Kurt-Schumacher-Ring
- 14 Erzhausen, NO Ortsrand, Dreieckring 28
- 15 Erzhausen, Ecke Sandhügelstr./Wingertstr.
- 16 Walldorf, An den Eichen 73

ein äquivalenter Dauerschallpegel L_{Aeq3} von 55 dB(A) nicht überschritten wird.

2.3.1.1.1

Nach der Inbetriebnahme der verlängerten Start-/Landebahn und danach wiederkehrend jedes Jahr ist der zuständigen Überwachungsbehörde bis spätestens zum 31. März ein lärmtechnischer Bericht vorzulegen, aus dem hervor geht, dass der unter Ziffer 2.3.3.1. festgelegte äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq3} von 55 dB(A) an den Immissionspunkten 1-16 im zurückliegenden Jahr

nicht überschritten worden ist. Die Ermittlung des festgelegten äquivalenten Dauerschallpegels ist dabei nach der 100 % Regelung zu berechnen und für alle Kalendertage, alle Sonn- und Feiertage, alle Samstage und alle Werktage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate darzustellen und zu bewerten. Den Berechnungen sind die Daten des Flugplatzjournals zugrunde zu legen.

2.3.1.1.2

Soweit durch die Berechnungen festgestellt wird, dass an den unter Nr. 2.3.1.1 bezeichneten Immissionsaufpunkten der äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq3} von 55 dB(A) für einen der genannten Kennzeichnungszeiten überschritten wird, hat die Betreiberin des Verkehrslandeplatzes durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass im kommenden Beurteilungsjahr keine erneute Überschreitung des Wertes zu erwarten ist.

2.3.1.2

Die Antragstellerin hat die Lärmauswirkungen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach durch fortlaufend registrierende Messungen an mindestens zwei Messstationen zu ermitteln. Die Messstationen sind mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start-/ Landebahn erstmals im Bereich der im lärmtechnischen Gutachten als Immissionsort 1 (Erzhausen, Egelsbacher Straße 28 a, NW-Ortsrand) und als Immissionsort 2 (Egelsbach, Thüringer Straße 72, SW-Ortsrand) bezeichneten Stellen einzurichten. Die Messeinrichtungen haben die durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge bzw. Platzrundenflüge entstehenden Fluggeräusche nach Maximalpegel und äquivalentem Dauerschallpegel (L_{Aeq3}) zu erfassen. Die Einzelheiten über die Mindestanforderungen der Messeinrichtungen und das Messprogramm sind mit der Fachabteilung Lärm beim Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden, abzustimmen.

2.3.1.2.1

Die Antragstellerin hat der Überwachungsbehörde monatliche Auswertungen der Lärmentwicklung an den Messstellen (nach Maximalpegel und Dauerschallpegel) vorzulegen.

2.3.1.2.2

Eine Änderung der Standorte der Messeinrichtungen obliegt der Entscheidung der zuständigen Überwachungsbehörde nach Beratung in der Fluglärnkommision. Die Messstandorte sollen mindestens für ein Betriebsjahr beibehalten bleiben. Die Kosten einer etwaigen Umsetzung der Messstellen hat die Antragstellerin zu tragen.

2.3.1.3

Die Planfeststellungsbehörde behält sich weitere Auflagen zum Schutz der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach vor Fluglärm vor.

2.3.2 Luftreinhaltung

2.3.2.1

Eine Zunahme der Gesamtemissionen der im Gutachten Luftreinhaltung vom 30. Juni 2000 untersuchten Luftschadstoffkomponenten über die für das Jahr 2009 ermittelten Werte hinaus (Tabelle 5.6.1 des Gutachtens) ist zu vermeiden.

2.3.2.2

Die Antragstellerin ist verpflichtet, spätestens 3 Monate nach Ablauf von 4 Jahren nach der Inbetriebnahme der verlängerten Start-/Landebahn und danach wiederkehrend alle 4 Jahre einen Bericht über die im Berichtszeitraum durch den Flugbetrieb entstehenden Gesamtemissionen der in Tabelle 5.6.1 des Gutachten aufgeführten Luftschadstoffkomponenten vorzulegen.

2.3.2.3

Sofern ein in der Tabelle 5.6.1 für das Jahr 2009 hochgerechneter Gesamtemissionswert der untersuchten Luftschadstoffkomponenten überschritten wird oder dessen Überschreitung bevorsteht, behält sich die Planfeststellungsbehörde weitere Auflagen vor.

2.3.3 Entwässerung/ Gewässerschutz

2.3.3.1

Auftaumittel zur Schnee- und Eisräumung und Enteisungsmittel für die Flugzeuge dürfen nicht auf Flächen, die nicht an die Kanalisation angeschlossen sind, eingesetzt werden.

Ausgenommen hiervon bleibt die kleinflächige Verwendung von nicht wassergefährdenden Enteisungsmittel für Scheiben und Scharniere der Flugzeuge.

2.3.3.2

Die Bodenschichten in den Versickerungsmulden müssen einen Durchlässigkeitsbeiwert k_f zwischen 5×10^{-3} und 5×10^{-6} m/s aufweisen.

2.3.3.3

Die geplante Sickermulde mit dem 20 bis 50 cm hohen Wall im südöstlichen Bereich ist bis zum bestehenden westlichen Zu- und Abrollweg zur Graspiste in östliche Richtung zu verlängern, so dass auch im unmittelbar an den Hegbach angrenzenden Bereich ein ausreichender Schutz gegen mögliche Havariefälle mit wassergefährdenden Stoffen gegeben ist.

Die im Falle einer Havarie ggf. auftretenden wassergefährdenden Stoffe sind zu benennen und die Wassergefährdungsklasse ist anzugeben.

2.3.3.4

Alle Sickerwassermulden sind durch kleine Erdwälle in ca. 60 m lange Abschnitte zu unterteilen.

2.3.3.5

Die Sickerwassermulden sind einmal jährlich optisch auf Verschlammung und Vegetationsausfälle zu kontrollieren. Erkennbare Schlammablagerungen sind zu entfernen. Fehlende Grasnarben oder Bodenvegetation sind zu ersetzen.

2.3.3.6

Mit der Ausführungsplanung ist ein Konzept zur Zustimmung vorzulegen, in dem mögliche Havariefälle (Austritt von Löschwasser oder andere wassergefährdenden Stoffe) und die geplanten Gegenmaßnahmen zum Schutze des Grundwassers dargestellt werden.

In dem Konzept ist auf

- die zeitliche Abfolge nach Alarmierung, die Meldekette und die geschätzten Reaktionszeiten bis zum Ergreifen von Maßnahmen zum Grundwasserschutz,
- die bei einem eventuellen Unfall eines Flugzeuges ggf. auslaufenden Treibstoffmengen oder andere mitgeführten wassergefährdenden Stoffe,
- den erforderlichen Löschwasserbedarf und auf
- ungünstige Wetterlagen (Niederschlag, Frost) und die sich hieraus ggf. sich ergebenden zu sätzlichen Maßnahmen

einzugehen.

2.4. Auflagenvorbehalt

2.4.1

Die Festsetzung weiterer Auflagen zur Gewährleistung der Flugsicherheit, zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, zum Schutz von Umwelt, Natur, Wasser und des Fluglärms bleibt vorbehalten.

2.4.2

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde bis zum 1. März eines jeden Folgejahres Aufzeichnungen über die Verkehrsentwicklung auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach vorzulegen. Wird ein Aufkommen von 100.000 Flugbewegungen pro Jahr auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach überschritten, behält sich die Planfeststellungsbehörde weitere Auflagen zum Schutz der Umgebung des Verkehrslandeplatzes vor Fluglärm vor.

3. Hinweise

- 3.1 Gemäß § 53 i. V. m. § 44 LuftVZO darf die verlängerte Start- und Landebahn erst in Betrieb genommen werden, wenn die Planfeststellungsbehörde dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet.
- 3.2 Der Flugplatz ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 LuftVZO durch einen Zaun gegen das Betreten durch Unbefugte zu sichern.
- 3.3 Gemäß § 53 Abs. 3 LuftVZO sind eine oder mehrere sachkundige Personen als Flugleiter zu bestellen.
- 3.4 Folgende Richtlinien und Grundsätze des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gelten für die Anlage und den Betrieb:
 - Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge vom 2. November 2001 (NfL I - 327/01) ✓
 - Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 22. Dezember 1999 (NfL I - 15/00)

Aufgehoben

- Richtlinien für die Tageskennzeichnung von Landeplätzen und Segelfluggeländen vom 10. Mai 1982 (NfL I - 98/82) *aufgehoben*
- Richtlinien über die Befeuern von Landeplätzen vom 09. Juli 1971 (NfL I - 222/71) *aufgehoben*
- Richtlinien für die Gleitwegbefeuern auf Flughäfen (PAPI - Anlage - Richtlinien vom 24. Juni 1993 - NfL I - 201/93) ✓
- Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01. März 1983 (NfL I - 72/83) ✓
- Grundsätze des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle vom 03. April 2000 (NfL II - 37/00) - Grundsätze des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Errichtung und Ausstattung von Luftaufsichtsstellen an Flugplätzen vom 10. August 2000 (NfL I - 236/00) ✓ *geändert*
- sowie ICAO, Anhang 14 in der jeweils neuesten Fassung.

- 3.5 Die Arbeiten sind nach den einschlägigen DIN-Vorschriften und den Leitsätzen sowie den Richtlinien und den Hinweisen anerkannter Fachverbände (z. B. DVGW-Merkblätter) auszuführen. Bestehende Schutzgebietsbestimmungen (DVGW-Arbeitsblatt 101) und Schutzgebietsverordnungen sind zu beachten.
- 3.6 Bei der Bauausführung muss eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung gewährleistet sein, die darüber zu wachen hat, dass die anerkannten Regeln der Baukunst, der Technik und der Wasserwirtschaft beachtet, die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt angewandt und die Auflagen des Genehmigungsbescheides eingehalten werden.
- 3.7 Mit den Arbeiten dürfen nur Unternehmer beauftragt werden, bei denen die erforderliche Sachkunde und Erfahrung vorhanden sind. Die Unternehmen haben für die ordnungsgemäße Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Ausführung zu sorgen.
- 3.8 Beim Abtrag der Böden ist auf eine ausreichende Festigkeit des Bodens zu achten. Nach nassen Witterungsperioden müssen daher die Böden ausreichend abgetrocknet sein. Bei der Zwischenlagerung ist mit Sorgfalt vorzugehen, wobei folgende Punkte besonders zu beachten sind:
- Verdichtungen durch Befahren der Kulturbodenlager,
 - Vernässung des Bodens während der Lagerzeit und
 - Schädigungen des Bodenlebens insbesondere in verdichtet aufgebauten Bodenmieten durch Sauerstoffmangel und schädliche Zersetzungsvorgänge mit Schwefelwasserstoffbildung.

- 3.9 Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften bei Bau und Betrieb sind zu beachten. Der zuständige gesetzliche Unfallversicherungsträger ist erforderlichenfalls zur sicherheitstechnischen Beratung hinzuzuziehen.
- 3.10 Im Rahmen des Baus der Grundwassermessstellen sind die DIN 38402, Teil 13, sowie das DVWK-Merkblatt 203/1982 (Entwurf) zu beachten.
- 3.11 Schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder Grundwasserschäden sind im betroffenen Bereich nicht bekannt. Sollten sich im Rahmen von Baugrunduntersuchungen oder Baumaßnahmen Hinweise auf Boden- oder Grundwasserverunreinigungen ergeben, so darf eine Sanierung der Verunreinigung durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden (§ 4 Abs. 2 S. 5 Hess. Altlastengesetz).
- 3.12 Es dürfen keine grundwassergefährdenden Baustoffe, Anstriche, Dichtungsmaterialien, Isolierungen, Injektionsmittel usw. an Bauwerken und deren Umfeld verwendet werden.
- 3.13 Bei der Bauausführung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen. Auf Nr. 7.1 der RiStWag wird hingewiesen.
- 3.14 Für evtl. im Zuge der Maßnahme vorgesehene Grundwasserabsenkungen sind entsprechende wasserrechtliche Verfahren rechtzeitig vor Baubeginn durchzuführen.
- 3.15 Für den Rück- und Umbau der weiteren Fischwechselhindernisse (2 bis 8) ist durch die Antragstellerin in Zusammenarbeit mit dem Wasserverband und in Absprache mit der Planfeststellungsbehörde zu prüfen, welche konkreten Maßnahmen hierfür erforderlich sind.
- 3.16 Gemäß § 60 Abs. 3 HWG kann die Antragstellerin von dem für den Hegbach unterhaltungspflichtigen Wasserverband Schwarzbachgebiet Ried zu den infolge der Teilverlegung des Hegbaches zusätzlich entstehenden Unterhaltungskosten herangezogen werden.
- 3.17 Soweit im vorliegenden Beschluss auf die Planfeststellungsbehörde verwiesen wird, ist dies im Bereich

- Luftverkehr: das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat V 33.3 -

- Wasserwirtschaft:

- für das Grundwasser: das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Darmstadt, Dezernat IV/Da 41.1

- für den Hegbach: das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Darmstadt, Dezernat IV/Da 41.2

- für die Entwässerung: das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Hanau, Dezernat IV/Hu 41.3

- Naturschutz: das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat VI 53.1

- Fischerei: das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat VI 51.1

III. Anpassung und Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Egelsbach vom 01. Oktober 1955 ff. an das Ergebnis der Planfeststellung, § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG

1. Entscheidung

Die am 01. Oktober 1955 und in der Folgezeit von der Genehmigungsbehörde erteilten luftrechtlichen Genehmigungen für Anlage und Betrieb des Verkehrslandeplatzes Egelsbach, zuletzt geändert vom Regierungspräsidium Darmstadt durch Nachtrag der Genehmigung vom 3. Januar 2000, werden gemäß § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG in der Bekanntmachung der Neufassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) und in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) sowie gemäß §§ 49, 51 und 52 LuftVZO in der Fassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsportgeräten und Flugmotoren am 13. Juni 2001 (BGBl. I S. 1221), an das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom heutigen Tage angepasst, insoweit geändert und ergänzt sowie redaktionell neu gefasst:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Egelsbach

2. Lage: etwa 0,5 km südwestlich der Gemeinde Egelsbach

3. Flugplatzbezugspunkt:

a) geographische Koordinaten:

Länge 8°38'62,18929" E

Breite 45°57'65,68862" N

b) Höhe: 117,50 über NN

→ Modern ft.?

4. Status des Flugplatzes: Verkehrslandeplatz

5. Start- und Landebahn:

Richtung Ost/West 086°/266°

Länge 1400 m

Breite 25 m

ab Juli 2004 085/265

6. Tragfähigkeit der Piste:

PCN 34

7. Schwellenlage:

Versetzung der östlichen Landeschwelle 27 um 234 m nach Westen

8. Einstufung der Start- und Landebahn (Bezugscode):

Codezahl 2 B gemäß den Anlagerichtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO Annex 14) und der Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 2. November 2001 (NfL I - 327/ 01 -)

9. Hindernisfreiheit:

<u>Streifen</u>	Breite 80 m, jeweils 60 m vor Kopf der Bahn
Anflugfläche	1:25, Beginn 60 m vor Schwelle
Abflugfläche	1:25, Beginn 60 m hinter Startbahnende
Seitliche Übergangsfläche	1:5

10. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrslandeplatz betrieben werden dürfen:

- a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 kg, über 5700 kg bis 20000 kg nach vorheriger Genehmigung (PPR=prior permission required)
- b) Hubschrauber
- c) Motorsegler PPR

11. Zweck und Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes:

Der Verkehrslandeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den genehmigten Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln in der Zeit von 8.00 Uhr bis Sonnenuntergang (Ortszeit), maximal bis 21.00 Uhr, von 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr (Ortszeit) und von Sonnenuntergang bis 21.00 Uhr (Ortszeit) PPR.

Bei Ausbildungsflügen (Flüge zum Erwerb eines Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal, LuftPersV) gelten folgende Einschränkungen: In der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober sind samstags ab 13.00 Uhr Ortszeit, sonn- und feiertags ganztägig sowie werktags ab 19.00 Uhr Ortszeit Ausbildungsflüge nur gestattet, wenn in ihrem Verlauf nach dem Start die Kontrollzone sofort verlassen wird bzw. unmittelbar nach dem Einflug in die Kontrollzone die Landung erfolgt.

Für Ausbildungsflüge mit Start und anschließender Landung in Egelsbach wird zusätzlich eine Flugdauer von mindestens 30 Minuten verlangt.

12. Beschränkter Bauschutzbereich:

Es wird ein beschränkter Bauschutzbereich, in dem die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörden die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flugplatzbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen dürfen, gemäß Übersichtslageplan mit Abflug- und Hindernisfreiflächen 1 : 10.000 gemäß § 17 LuftVG festgesetzt.

2. Pläne

Der nach § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG an das Ergebnis der Planfeststellung angepassten und redaktionell neu bekannt gemachten Genehmigung sind die Pläne nach § 49 i.V.m. § 51 LuftVZO in aktualisierter Form beizugeben:

- Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25000 mit Höhenschichtlinien, § 51 Abs. 1 Nr. 2 a LuftVZO

- Lageplan des Gebietes bis mindestens 1 km von den Enden der (verlängerten) Start-/ Landeflächen bis mindestens 0,5 beiderseits der Anfluggrundlinie im Maßstab 1 : 5000 oder 1 : 2500 mit den in Nr. 2 a bezeichneten Eintragungen, § 51 Abs. 1 Nr. 2 b LuftVZO
- Längsschnitt durch jede Anfluggrundlinie im Maßstab 1 : 25000 und im Höhenmaßstab 1 : 2500, § 51 Abs. 1 Nr. 3 a LuftVZO
- je ein Längsschnitt durch die unter Buchstabe Nr. 3 a bezeichneten Anfluggrundlinien im Maßstab 1 : 5000 und dem Höhenmaßstab 1 : 500 oder im Längenmaßstab 1 : 2500 und im Höhenmaßstab 1 : 250, § 51 Abs. 1 Nr. 3 b
- Querschnitte durch die Start- und Landeflächen im Maßstab 1 : 2500, § 51 Nr. 3 c, Bestimmung des beschränkten Bauschutzbereiches nach § 52 Abs. 2 Nr. 3 LuftVZO

3. Nebenbestimmungen

3.1. Allgemeines

3.1.1

Zur Regulierung von Personen- und Sachschäden ist eine Platzhalterhaftpflichtversicherung abzuschließen, die mindestens eine Deckungssumme in Höhe von 15,339 Mio. Euro pauschal je Schadensfall vorsieht.

3.1.2

Die derzeit gültige Flugplatzbenutzungsordnung ist an die geänderten Verhältnisse anzupassen und der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

3.2. Sicherheit

3.2.1

Sichtflugbetrieb in der Nachtzeit gemäß § 33 LuftVO darf auf der verlängerten Start- und Landebahn erst aufgenommen werden, wenn der Nachweis der erforderlichen Hindernisfreiheit erbracht und eine den Richtlinien der ICAO, Anhang 14, und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Richtlinien über die Befeuern von Landeplätzen vom 09. Juli 1971 - NfL I - 222/71 - damals: Bundesminister für Verkehr) entsprechende Befeuern eingerichtet und abgenommen ist.

3.2.2

Für den Anflug 09 ist eine Anflug-Gleitwinkelbefeuerungsanlage unter Beachtung der Richtlinien für die Gleitwinkelbefeuerun auf Flughäfen vom 24. Juni 1993 (NfL I-201/93) aufzustellen.

3.2.3

Für den Verkehrslandeplatz Egelsbach ist auf der Grundlage des bestehenden Alarmplanes eine Aktualisierung vorzunehmen, die im Einklang mit dem Luftfahrzeugbetrieb und anderen auf dem Verkehrslandeplatz stattfindenden Aktivitäten steht. Die vom Plan betroffenen Stellen sind bei der Erstellung zu beteiligen. Der Plan ist der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

Für die Flugplatz-Notfallplanung sind die ICAO-Richtlinien und Empfehlungen, Anhang 14, Kapitel 9, maßgebend.

*PAPIR APAPI nicht
vorgesehen*

3.2.4

Der Umfang des am Verkehrslandeplatz Egelsbach vorzusehenden Schutzes richtet sich nach den jeweils gültigen Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen (zuletzt: NfL I 72/83) sowie den Anhang 14 der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen.

3.2.5

Bei Unfällen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind, ist die Meldung gemäß § 5 LuftVO zu veranlassen.

Darüber hinaus ist vom Dienst habenden Beauftragten für Luftaufsicht oder vom Platzhalter die Überwachungsbehörde unverzüglich zu benachrichtigen.

Außerhalb der Dienstzeiten hat die Meldung direkt an die Landesbeauftragte für Luftaufsicht zu erfolgen.

Soweit die Vorgenannten nicht erreichbar sind, hat die Meldung an das Lagezentrum beim Hessischen Ministerium des Innern und für Sport in Wiesbaden zu erfolgen.

In gleicher Weise sollen auch Störungen oder sonstige Vorfälle, die zur Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftverkehrs oder der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt führen können, gemeldet werden.

IV. Entscheidung über Anträge und Einwendungen

Die im Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen des Planes oder Nebenbestimmungen entsprochen wird.

V. Kostenentscheidung

Das Planfeststellungsverfahren ist gemäß § 1 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten hat nach § 13 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG) die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach als Antragstellerin zu tragen. Gemäß § 2 Abs. 1 LuftKostV in Verbindung mit Abschnitt V Nr. 7 b des Gebührenverzeichnisses (Anlage zu § 2 Abs. 1) wurde die Gebühr aufgrund des Verwaltungsaufwandes auf

61.355,-- Euro (i. W.: einundsechzigtausenddreihundertfünfundfünfzig Euro)

festgesetzt.

Der Betrag ist innerhalb eines Monats unter Angabe des o. a. Aktenzeichens und des Kassenzeichens 07 50 - 111 11 - 0029/10 auf das Konto des Finanzamtes Darmstadt - Staatskasse -, Konto-Nr. 5093400009 bei der Landesbank Hessen-Thüringen - Girozentrale - BLZ 508 500 49, einzuzahlen.

Die Höhe der nach § 3 LuftKostV zu erhebenden Auslagen, soweit sie nicht bereits von der Antragstellerin beglichen worden sind, wird durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Sachverhalt

I. Vorgeschichte

Antragstellerin und Betreiberin des Verkehrslandeplatzes Egelsbach ist die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach. Die Betreibergesellschaft besteht in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Die Gesellschafter sind die Gemeinde Egelsbach, die Stadt Langen, die Stadtwerke Offenbach Holding GmbH, die Kreisversorgungsbeteiligungsgesellschaft mbH und der Planungsverband Frankfurt - Region Rhein-Main.

Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Egelsbach wurde durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Technik am 01. Oktober 1955 erteilt. Danach ist die Antragstellerin berechtigt, Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt am Verkehrslandeplatz Egelsbach abzuwickeln. Zugelassen ist der Verkehrslandeplatz für Flugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 5,7 t (auf Anfrage -PPR- 5,7 t - 20 t) sowie Hubschrauber und Motorsegler.

Die Harmonisierung europäischer flugbetrieblicher Vorschriften (JAR-OPS-1), die mittlerweile in nationales Recht (Fünfte Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 05. Oktober 1998) umgesetzt sind, machen für den Standort des Verkehrslandeplatzes Egelsbach die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn nebst den dazugehörigen Rollwegen notwendig, damit die bisher am Verkehrslandeplatz Egelsbach startenden und landenden Flugzeuge auch weiterhin dort verkehren dürfen.

Die Maßnahme besteht in der Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn um 410 m nach Westen sowie in der Anlage der dazugehörigen Rollwege. Hiermit verbunden ist eine Teilverlegung des angrenzenden Hegbaches.

Das geplante Vorhaben dient ausschließlich der Bestandssicherung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach und resultiert aus der Harmonisierung europäischer, flugbetrieblicher Vorschriften.

Zur Untersuchung der raumbedeutsamen Effekte des Vorhabens wurde dem Planfeststellungsverfahren ein Raumordnungsverfahren (ROV) vorgeschaltet. Das Raumordnungsverfahren wurde auf der Grundlage der von der Antragstellerin vorgelegten Verfahrensunterlagen durch das Regierungspräsidium Darmstadt mit Schreiben vom 23. August 1999 eingeleitet und mit der landesplanerischen Stellungnahme vom 11. Oktober 2000, die verschiedene Abweichungsentscheidungen enthält, abgeschlossen.

Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Inhalt der oben genannten landesplanerischen Stellungnahme (Az.: VIII 31.1 - 93 d 08/09-36) verwiesen.

Gegen die Abweichungszulassungen haben die Stadt Weiterstadt, die Gemeinde Egelsbach und die Gemeinde Erzhausen Widerspruch erhoben.

Die Widersprüche sind als unzulässig zurückgewiesen worden. Die drei genannten Kommunen haben dagegen vor dem VG Darmstadt Klage erhoben, über die noch nicht entschieden worden ist.

II. Beschreibung des Vorhabens

Mit Schreiben vom 18. August 2000 beantragte die Antragstellerin gemäß § 8 Absatz 1 LuftVG die Planfeststellung für

- die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach um 410 m nach Westen und die Anlage der dazugehörigen Rollwege,
- die Umwidmung der Überrollstrecke am Ostende der bestehenden Start- und Landebahn zur Piste und ihre Anbindung an das vorhandene Rollwegesystem,
- die Verbreiterung der bestehenden Rollwege von 10 m auf 10,5 m durch Herstellung eines 0,5 m breiten Streifens auf der Seite in Richtung Süden bzw. zu den Inselflächen,
- einschließlich der Genehmigung nach § 6 Absatz 1 LuftVG zum Betrieb von Luftfahrzeugen bis 5,7 to MTOM (20 to PPR),
- einschließlich der Genehmigung nach § 6 Absatz 1 LuftVG zum Betrieb in der Zeit von 08.00 Uhr bis Sonnenuntergang (SS), spätestens 21.00 Uhr 07.00 Uhr bis 08.00 Uhr PPR und SS bis 21.00 Uhr PPR.

SS = Sonnenuntergang (Sunset)
PPR = vorherige Genehmigung erforderlich
MTOW = Höchstzulässiges Abfluggewicht
Zeitangaben erfolgen in Ortszeit

Weiter wurden von der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach die zur Anlage und zum Betrieb erforderlichen Genehmigungen, Planfeststellungen, Erlaubnisse, Verleihungen und Zustimmung- gen nach § 9 Absatz 1 LuftVG beantragt.

Des Weiteren beantragte die Hessische Flugplatz GmbH - soweit erforderlich -

- die Planfeststellung nach § 31 Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit § 63 Hessisches Wassergesetz (HWG) und die erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen für die Teilverlegung des Hegbaches,
- die Erteilung der Genehmigung nach § 6 Absatz 1 des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG) für den Eingriff in Natur und Landschaft,
- die Erteilung der Befreiung nach § 4 der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen im Bereich Darmstadt für den Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Hegbachaue,
- die Erteilung der Befreiung nach § 23 Absatz 4 des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG) für den Eingriff in bestimmte Lebensräume und Landschaftsbestandteile,

- die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 19 c Absatz 3 und 4 des Bundesnaturschutzgesetzes für den Eingriff in den Hegbach mit einer schützenswerten Art (*Cottus gobio*) des Anhangs II der FFH-Richtlinie,
- die Erteilung der Befreiung nach § 30 b des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG) für die Umsiedlung der Groppe (*Cottus gobio*) in den Hegbach im Bereich des Naturschutzgebietes „Hegbachaue bei Messel“,
- sowie alle übrigen erforderlichen öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen zu erteilen.

Nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 25. Juni 2001 der Antragstellerin mitgeteilt hat, dass abweichend von den „BMVBW-Richtlinien über die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen“ gegen die Beibehaltung der bisherigen Rollwegbreite keine Bedenken bestehen und auch die Deutsche Flugsicherung mit Schreiben vom 20. Juli 2001 damit einverstanden war, nahm die Antragstellerin mit Schreiben vom 07. August 2001 den Antrag auf Planfeststellung vom 18. August 2000 insoweit zurück, als dieser die Verbreiterung der bisherigen Rollwege von bisher 10 m auf zukünftig 10,50 m durch Herstellung eines 0,5 m breiten Streifens auf der Seite in Richtung Süden bzw. zu den Inselflächen zum Gegenstand hat.

Pläne

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

- Lageplan Anflug mit Hindernisfreiflächen mit Platzrundenführung M 1 : 20000 (ohne Nr.)
- Lageplan Hinderniskarte Asphaltpiste M 1 : 10000 / M 1 : 1000 (Nr. 5290017)
- Detailhinderniskarte Asphaltpiste M 1 : 20000 / 1 : 200 (Nr. 5290017-1)
- Übersichtsplan M 1 : 25000 (Freileitung) (Blatt 0001)
- Lageplan M 1 : 2000 Mast 67/201 bis Mast 208 (Blatt 1)
- Übersichtslegeplan mit Anflug- und Hindernisfreiflächen M 1 : 10000 (Nr. 5200001)
- Lageplan Pistenmarkierung „West“ M 1 : 1000 (Nr. 5200016-1)
- Lageplan Pistenmarkierung „Ost“ M 1 : 1000 (Nr. 5200016-2)
- Lageplan Baustellenzu- und -abfahrt, Hans-Fleissner-Straße M 1 : 2000 (Nr. 520019)
- Querschnitte durch Start- und Landeflächen mit Hindernisfreiheitskriterien Ms. Angabe (Nr. 5102023)
- Teilverlegung Hegbach: „Einzugsgebiet Hegbach“ M 1 : 25000 (Nr. 1.2)
- Teilverlegung Hegbach: Gewässergütekarte 1994 M 1 : 50000 (Nr. 1.3)
- Teilverlegung Hegbach: Detail Sohlgestaltung M 1 : 100 (Nr. 4.4)
- Teilverlegung Hegbach: Detail Ufergestaltung M 1 : 50 (Nr. 4.5)
- Teilverlegung Hegbach: biotechnische Nachweise
- Teilverlegung Hegbach: Standsicherheitsuntersuchungen Querschnitt 24 (6 Blatt)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestandsplan M 1 : 2000 (Nr. HFG 15-01)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan/Konfliktplan M 1 : 2000 (Nr. HFG 15-03)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan/Detailplan M 1 : 100 (Nr. HFG 15-04)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan/Schnitt der geplanten Pistenverlängerung und Teilverlegung M 1 : 100 (Nr. HFG 15-07)

Gutachten, Erläuterungen, Stellungnahmen:

- Flugsicherheitsbetrachtungen, Weidleplan Consulting GmbH/RWE Energie Aktiengesellschaft, 30. Juni 2000
- Erläuterungsbericht Technische Planung/Verlängerung Piste, Weidleplan Consulting GmbH, 30. Juni 2000
- Technische Planung/Teilverlegung Hegbach (Erläuterungsbericht), Arcadis Trischler & Partner GmbH, 30. Juni 2000
- Baugrund und Gründungsgutachten, Arcadis Trischler & Partner GmbH, 30. Juni 2000
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ingenieurbüro Helmut Linke, 15. Juli 2000
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung, TÜV Bau- und Betrieb GmbH, Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland, 15. Juli 2000
- Geologisches und hydrogeologisches Standortgutachten, Arcadis, Trischler & Partner GmbH, 30. Juni 2000 (mit weiteren Planunterlagen)
- Ökologische Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung, Ingenieurbüro Helmut Linke, 30. Juni 2000
- Ergänzende faunistische Erhebungen, Reiner Hennings (Fischbestandsuntersuchungen), Gerold Herzig (Bestandsaufnahme Fledermäuse), 30. Juni 2000
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Planungsgemeinschaft Eckhardt & Rehahn, Corporate Consult Gesellschaft für Project-Services mbH, 15. Juli 2000
- Flugklimatisches Gutachten, TÜV Bau und Betrieb GmbH, Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland, 30. Juni 2000
- Gutachten Luftverunreinigungen, TÜV Bau und Betrieb GmbH, Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland, 30. Juni 2000
- Lärmtechnisches Gutachten, TÜV Bau und Betrieb GmbH, Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland, 30. Juni 2000
- Lärmmedizinisches Gutachten, Prof. Dr. Klaus Scheuch, 15. Juli 2000
- Allgemein verständliche Zusammenfassung, Corporate Consult, Gesellschaft für project-services mbH, 15. Juli 2000.

Darüber hinaus reichte die Antragstellerin ergänzende Planungsunterlagen zur Technischen Planung Teilverlegung Hegbach (Variantenvergleich, Detailplanung, Absturz), ARCADIS Trischler & Partner, vom 9. Februar 2001, sowie mit Schreiben vom 18. Juli 2001 folgende Unterlagen nach:

- Betrachtungen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen infolge Verzicht auf das Vorhaben, „empirica“ Wirtschaftsforschung und Beratung GmbH vom 18. Juli 2001
- Stellungnahme aus lärmmedizinischer Sicht zu den Nachforderungen des Regierungspräsidiums Darmstadt, Prof. Dr. Klaus Scheuch, 4. Juli 2001
- Zusammenfassende Darstellung der lufthygienischen Verhältnisse am VLP Egelsbach, TÜV Süddeutschland, 25. Juni 2001
- Wege
Tabellarische Zusammenfassung Bestand und Planung Kommune Erzhausen
Tabellarische Zusammenstellung Bestand und Planung Kommune Egelsbach
Karte Wegeparzellen Bestand

- Berechnungen zur Dimensionierung der Entwässerungsanlagen
- Grunderwerbsverzeichnis in überarbeiteter Fassung.

III. Antragsbegründung

Die Antragstellerin begründet ihren Antrag auf Planfeststellung im Wesentlichen damit, dass das geplante Vorhaben der Bestandssicherung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach diene. Es resultiere aus der Harmonisierung europäischer flugbetrieblicher Vorschriften (Joint Aviation Requirements - JARs). Auf der Grundlage der JAR-OPS 1 bilde die 5. Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Anwendungsbestimmungen zu den JAR-OPS 1 - Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen - kurz: 5. DV LuftBO) den gesetzlichen Rahmen.

Mit dem Vorhaben der Pistenverlängerung sei keine Kapazitätssteigerung verbunden. Vielmehr werde die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes mit derjenigen vergleichbar sein, die sich auch ohne Notwendigkeit zur Pistenverlängerung zukünftig ergeben würde.

Die Ermittlung der Verkehrsprognose sowie die Darstellung des erwarteten Verkehrsmixes erfolge auf der Grundlage eines sog. Basisjahres. Die Festlegung des Basisjahres bestimme neben den angesetzten Steigerungs- bzw. Abnahmeraten für die einzelnen Flugzeugklassen die Flugbewegungszahlen für das Prognosejahr. Für den Verkehrslandeplatz Egelsbach sei das Jahr 1998 als Basisjahr definiert worden. Hiervon zu trennen sei die Definition eines Bezugsjahres für das Planfeststellungsverfahren, welches als Grundlage für die Bewertung im Rahmen der fachtechnischen Gutachten und der Umweltverträglichkeitsuntersuchung herangezogen werde. Das Jahr 1998 stelle sowohl hinsichtlich des gesamten Luftverkehrsaufkommens als auch hinsichtlich der Entwicklung der Nutzungssegmente und Flugzeugklassen am Verkehrslandeplatz Egelsbach ein ausgeglichenes Jahr dar, an dem die Trends der Gesamtentwicklung bereits ableitbar seien.

Hinsichtlich der Gesamtentwicklung der Flugbewegungen bezogen auf das Basisjahr 1998 sei in der absoluten Betrachtung der letzten 10 Jahre seit 1988 ein Rückgang der Bewegungen um ca. 3,4 % pro Jahr zu verzeichnen. Im Gegensatz hierzu stehe die kurzzeitige Entwicklung am Verkehrslandeplatz Egelsbach, die besonders deutlich bei Berücksichtigung der Flugbewegungen von 1999 wird. In der absoluten Betrachtung der letzten 5 Jahre seit 1994 bis 1999 sei ein Zuwachs der Bewegungen um ca. 1,7 % pro Jahr zu verzeichnen. Die Betrachtung der letzten 3 Jahre werde maßgeblich beeinflusst durch die überdurchschnittliche Entwicklung der Flugbewegungen in 1999, aus der sich statistisch ein Zuwachs um ca. 6,0 % für diesen Zeitraum ergebe.

Der gewerbliche Luftverkehr in seiner Gesamtheit stelle am Verkehrslandeplatz Egelsbach den tragenden wirtschaftlichen Faktor dar, auf dem die Ansiedlung und Entwicklung der am Standort tätigen Unternehmen existenziell beruhe. Die Summe aller gewerblichen Bewegungen im Basisjahr 1998 belaufe sich auf ca. 27 % des Gesamtverkehrsaufkommens am Standort.

Für das Gesamtaufkommen in den Jahren 2008 und 2009 würden am Verkehrslandeplatz ca. 86.000 Flugbewegungen für 2008 bzw. ca. 87.000 Flugbewegungen für 2009 erwartet. Dieses stelle gegenüber dem Basisjahr 1998 eine Steigerung der Gesamtflugbewegungen von ca. 17 % dar bzw. eine jährliche Steigerungsrate von 2 %. Auch für den Zeitraum bis 2015 würden keine außerordentlichen Steigerungs-

raten prognostiziert. Vielmehr werde davon ausgegangen, dass sich langfristig eine Gesamtzahl an jährlichen Flugbewegungen in Egelsbach zwischen 85.000 und 90.000 einstellen werde.

IV. Scoping-Termin im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit Schreiben vom 18. Februar 2000 reichte die Antragstellerin die Scoping-Unterlagen für das Vorhaben zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bei dem Regierungspräsidium Darmstadt (= Planfeststellungsbehörde) ein.

Mit gleichem Datum übersandte die Planfeststellungsbehörde die Scoping-Unterlagen an die Fachbehörden, Verbände, Träger öffentlicher Belange und die von dem Vorhaben betroffenen Kommunen und bat um schriftliche Übermittlung eventueller Anregungen.

Am 16. März 2000 wurde gemäß § 5 UVPG mit der Antragstellerin und dem oben genannten Personenkreis ein Scoping-Termin durchgeführt. Im Rahmen des Termins wurden der Gegenstand, der Umfang und die Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstige für deren Durchführung erhebliche Fragen erörtert.

Hieran anschließend fand mit den zuständigen Fachbehörden die Antragskonferenz für das Planfeststellungsverfahren statt.

Mit Schreiben vom 06. April 2001 erfolgte die Unterrichtung der Antragstellerin bezüglich des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 5 UVPG sowie über die Art und den Umfang der nach § 6 UVPG vorzulegenden Unterlagen. Die in der Scopingstudie von Seiten der Antragstellerin unterbreiteten Vorschläge für die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen sollten demnach noch um folgende Aspekte vervollständigt, ergänzt bzw. klargestellt werden:

- Einbeziehung des gesamten Verkehrslandeplatzes bei der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.
- Vorlage einer genauen Projektbeschreibung unter Einbeziehung der Betriebszeiten, Flugzeugtypen, Flugweise (Sichtflug) zum Vergleich der Auswirkungen des bisher zugelassenen Ist-Zustandes mit dem beantragten Ausbauzustand. Der Prognosezeitraum wurde hierbei auf eine Zeit von 10 Jahren nach der beabsichtigten, voraussichtlichen Fertigstellung des Ausbaus festgelegt.
- Bei Vorliegen von Grenz-, Richtwerten etc. für einzelne Umweltschutzgüter sind die Umweltauswirkungen primär anhand dieser Festlegungen zu messen.
- Nachvollziehbare Darlegung der Auswahlkriterien für die Variantenauswahl.
- Abschätzung der zu erwartenden Bleimissionen und -immissionen aufgrund der Verwendung von verbleitem Flugbenzin und Einbeziehung der erlassenen EG-Tochtrichtlinien zur EG-Luftreinhalt Richtlinie bei den Vergleichsbetrachtungen zur Zusatzbelastung im Luftschadstoffbereich, Vornahme einer Abschätzung der zu erwartenden Geruchszusatzbelastung.
- Getrennte Darstellung der Auswirkungen der Hegbachverlegung und der Bahnverlängerung auf die (Grund-)wassersituation, insbesondere die
 - Ermittlung der Infiltrations- oder Drainagewirkung des Hegbaches für den derzeitigen und

- für den zukünftigen Hegbachverlauf ,
- Durchführung von Sedimentuntersuchungen zwecks Feststellung der derzeitigen Abdichtung der Sohle des Hegbaches an ausgewählten Profilen und Ermittlung der Infiltrations- oder Drainageleistung,
 - Untersuchung/Bewertung der beiden Varianten für die Einleitung der Regenwasserentlastung von Erzhausen in den Hegbach hinsichtlich der Umweltauswirkungen.
 - Erfassung aller Wasserwege, die aufgrund der Bahnverlängerung entstehen bzw. sich verändern und Prognostizierung der Einflussnahme auf die Gewässerqualität im Falle einer Einleitung von Regenwasser in den Hegbach.
 - Eventuelle Ausdehnung des Untersuchungsbereiches bei der Feststellung einer relevanten Beeinträchtigung der Tierwelt außerhalb des allgemeinen Untersuchungsraumes durch Lärmauswirkungen.
 - Darstellung der relevanten Lärmkonturen in 5 dB(A)-Schritten zwischen 45 und 70 dB(A) neben der bereits ermittelten 55 dB(A)-Linie.
Festlegung von zwei weiteren Immissionspunkten im Süden von Erzhausen im Bereich der Platzrunde und im Wohngebiet „An den Eichen“ in Walldorf.
Einbeziehung des Bodenbetriebslärms und der Belastung durch sonstige Betriebsanlagen des Verkehrslandeplatzes in die Gesamtlärsituation.
 - Erstreckung des Prognosezeitraums bis zum Jahr 2015.

V. Anhörungsverfahren

1. Auslegung der Planunterlagen

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Planunterlagen in folgenden Gemeinden und Städten nach vorheriger fristgerechter ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat öffentlich ausgelegt:

<u>Städte/Gemeinden</u>	<u>Offenlegung</u>	<u>Ende der Einwendungsfrist</u>
Egelsbach	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000
Erzhausen	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000
Weiterstadt	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000
Darmstadt	06.11. - 05.12.2000	19.12.2000
Langen	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000
Mörfelden-Walldorf	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000
Dreieich	30.10. - 29.11.2000	13.12.2000

2. Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzverbände im Sinne des § 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 2 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) hatte die Anhörungsbehörde die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange einzuholen, deren Aufgabenbereiche durch die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach und die Teilverlegung des Hegbaches berührt

werden. Die Unterlagen wurden am 25.08.2000 insgesamt 76 Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbänden im Sinne des § 29 BNatSchG zugeleitet. Für die Abgabe der Stellungnahmen wurde von der Anhörungsbehörde eine Frist bis zum 18.12.2000 gesetzt.

Im Einzelnen wurden folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzverbände nach § 29 BNatSchG beteiligt:

1. Kreisausschuss des Landkreises Offenbach
2. Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg
3. Kreisausschuss des Landkreises Groß-Gerau
4. Umlandverband Frankfurt
5. Fluglärmkommission für den Verkehrslandeplatz Egelsbach
6. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
7. Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt
8. Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt
9. Eisenbahn Bundesamt
10. Deutsche Flugsicherung GmbH
11. Flughafen Frankfurt Main AG
12. Hessische Elektrizitäts AG
13. RWE Energie AG
14. Abwasserverband Langen-Egelsbach-Erzhausen
15. Stadtwerke Langen
16. Stadtwerke Mörfelden
17. Wasserverband Schwarzbachgebiet Ried
18. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Abt. Luftreinhaltung
19. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Abt. Lärm
20. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Abt. Hydrogeologie
21. Landesamt für Denkmalpflege, Schloss Biebrich
22. Amt für Regionalentwicklung, Landschaftspflege und Landwirtschaft Darmstadt
23. Amt für Regionalentwicklung, Landschaftspflege und Landwirtschaft Usingen
24. DB Netz AG
25. Boden- und Beregnungsverband Erzhausen
26. Deutscher Wetterdienst
27. Bezirksnaturschutzbeirat, Regierungspräsidium Darmstadt
28. Hessisches Landesamt für Regionalentwicklung und Landwirtschaft
29. Oberfinanzdirektion Frankfurt, Bundesvermögensabteilung
30. Industrie- und Handelskammer Darmstadt
31. Industrie- und Handelskammer Offenbach
32. Handwerkskammer Rhein-Main
33. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen
34. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen
35. Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen
36. Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz Hessen
37. Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen
38. Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, Landesverband Hessen
39. Verband Hessischer Sportfischer

40. Landesjagdverband Hessen
41. Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland
42. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Abt. I
43. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Abt. VI
44. Dezernat IV/HU 43.3, Regierungspräsidium Darmstadt
45. Dezernat IV/DA 41.1, Regierungspräsidium Darmstadt
46. Dezernat IV/HU 41.1, Regierungspräsidium Darmstadt
47. Dezernat IV/DA 41.2, Regierungspräsidium Darmstadt
48. Dezernat IV/HU 41.2, Regierungspräsidium Darmstadt
49. Dezernat IV/DA 41.3, Regierungspräsidium Darmstadt
50. Dezernat IV/HU 41.3, Regierungspräsidium Darmstadt
51. Dezernat IV/DA 43.1, Regierungspräsidium Darmstadt
52. Dezernat IV/HU 43.1, Regierungspräsidium Darmstadt
53. Dezernat VI 53.4, Regierungspräsidium Darmstadt
54. Dezernat V 33.2, Regierungspräsidium Darmstadt
55. Dezernat VI 53.1, Regierungspräsidium Darmstadt
56. Dezernat VI 52, Regierungspräsidium Darmstadt
57. Dezernat V 31.1, Regierungspräsidium Darmstadt
58. Dezernat III 22.1 - KMRD, Regierungspräsidium Darmstadt
59. Dezernat V 32.2, Regierungspräsidium Darmstadt
60. Dezernat V 33.1, Regierungspräsidium Darmstadt
61. Dezernat V 33.3, Regierungspräsidium Darmstadt
62. Dezernat III 22.2, Regierungspräsidium Darmstadt
63. Dezernat IV/DA 43.2 - Luftreinhalteplanung, Regierungspräsidium Darmstadt
64. Kreisausschuss LK Offenbach, Brand- u. Katastrophenschutz, Rettungswesen
65. Kreisausschuss LK Darmstadt-Dieburg, Brand- u. Katastrophenschutz, Rettungswesen
66. Staatliches Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Darmstadt
67. Magistrat der Stadt Dreieich
68. Gemeindevorstand der Gemeinde Egelsbach
69. Gemeindevorstand der Gemeinde Erzhausen
70. Magistrat der Stadt Langen
71. Magistrat der Stadt Weiterstadt
72. Magistrat der Stadt Darmstadt
73. Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf
74. Landrat des Landkreises Offenbach
75. Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg
76. Landrat des Landkreises Groß-Gerau

Mit Schreiben vom 04. Oktober 2000 wurden von der Anhörungsbehörde Antragsunterlagen, die von der Antragstellerin mit Schreiben vom 29. September 2000 nachgereicht wurden, an die oben aufgeführten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbände übersandt und um deren Einordnung in die bereits mit Schreiben vom 25. August 2000 zugeleiteten Unterlagen gebeten.

Die Frist für die Stellungnahme zu den gesamten Unterlagen wurde aufgrund der Ergänzungen bis zum 08. Januar 2001 verlängert.

3. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzverbände im Sinne des § 29 BNatSchG

Insgesamt 56 Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzverbände im Sinne des § 29 BNatSchG haben eine Stellungnahme zu den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens - Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach abgegeben. Bei 15 Trägern öffentlicher Belange bestanden keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Stellungnahmen von 41 Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbänden enthielten Bedenken, Anregungen und Hinweise zu den Planfeststellungsunterlagen des Ausbaivorhabens.

Aufgrund von Bedenken der Dezernate 42.1, 42.2 und 42.3 der Abteilungen IV in Darmstadt und Hanau des Regierungspräsidiums Darmstadt erfolgte eine Überarbeitung bzw. Ergänzung der Unterlagen.

Die Unterlagen wurden den Gemeinden Egelsbach und Erzhausen, den Naturschutzverbänden und betroffenen Fachbehörden zur ergänzenden Stellungnahme übersandt.

4. Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

In dem Verfahren haben insgesamt 233 Bürgerinnen und Bürger Einwendungen erhoben.

Im Einzelnen stellt sich dies wie folgt dar:

Ort	<u>Einwendungen</u>
Weiterstadt	87
Egelsbach	60
Erzhausen	69
Langen	10
Darmstadt-Wixhausen	1
Dreieich	0
Mörfelden-Walldorf	0

Weitere 2 Einwendungen kamen aus dem Ausland und 4 aus dem übrigen Bundesgebiet.

Die Einwendungen wurden gesammelt und nach Argumenten gegliedert, synoptisch aufgearbeitet und ausgewertet. Hinsichtlich näherer Einzelheiten zum Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen der Fachbehörden wird auf die Ausführungen in Teil C dieses Bescheides verwiesen. Die Einwendungen und ablehnenden Stellungnahmen richteten sich im Wesentlichen gegen die Notwendigkeit des Ausbaus, die Lärmeinwirkungen und die Luftverschmutzung, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in den Wasserhaushalt und die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit.

VI. Erörterungstermin

1. Durchführung des Erörterungstermins

Die gegen das geplante Vorhaben erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden gemäß §§ 8, 10 LuftVG und § 73 Absatz 6 Satz 3 HVwVfG mit der Trägerin des Vorhabens, den Behörden, den Trägern öffentlicher Belange, den anerkannten Verbänden gemäß § 29 BNatSchG, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben haben, erörtert. Der Erörterungstermin fand am 02. bis 05. April 2001 im Bürgerhaus der Gemeinde Erzhausen statt.

Die Benachrichtigung der privaten Einwender und Einwenderinnen gemäß § 73 Absatz 6 Satz 3 HVwVfG bezüglich des Erörterungstermins erfolgte mit Schreiben vom 19. Februar 2001.

Darüber hinaus wurde der Erörterungstermin in den Kommunen Dreieich, Mörfelden-Walldorf, Darmstadt, Weiterstadt, Langen, Erzhausen und Egelsbach gemäß § 73 Absatz 6 Satz 2 HVwVfG mindestens eine Woche vor dessen Durchführung ortsüblich bekannt gemacht.

Die Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend § 73 Abs. 6 Satz 3 HVwVfG mit Schreiben vom 01. März 2001 von dem Erörterungstermin benachrichtigt und um Teilnahme gebeten.

Neben den Vertreter(innen) der Anhörungsbehörde und der Antragstellerin (Hessische Flugplatz GmbH) nahmen an dem Erörterungstermin Vertreter(innen) der Fachbehörden für die Themenkomplexe Lärm, Schadstoffmissionen, Luftverkehr, Landwirtschaft, Naturschutz und Wasser und ein Vertreter der Deutschen Flugsicherung zum Thema Flugsicherheit und Flugrouten teil.

Am ersten Tag der Erörterung (02. April 2001) wurde gegen den Verhandlungsleiter - Herrn Eck - ein Befangenheitsantrag gestellt. Zur Begründung wurde vorgetragen, dass Herr Eck die zuvor gewährte Zulassung der Öffentlichkeit nicht gewährleiste, weil die Teilnahme von Nichteinwendern und Nichtbeteiligten dadurch verhindert werde, dass diese sich vor Einlass in den Sitzungssaal mit Anschrift und Unterschrift in eine Liste eintragen müssten.

Der Befangenheitsantrag wurde vom Justizariat des Regierungspräsidiums Darmstadt eingehend geprüft und am 03. April 2001 schriftlich zurückgewiesen.

Die Entscheidung wurde während des Erörterungstermines am 04. April 2001 mündlich von Herrn Löbig bekannt gegeben.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden eine Vielzahl von Anträgen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten gestellt. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Inhalt des Protokolls des Erörterungstermins verwiesen.

Von den vier Verhandlungstagen wurde ein Wortprotokoll erstellt.

Das Wortprotokoll wurde anhand von Tonbandaufnahmen durch einen externen Schreibdienst gefertigt. Die Übersendung des Protokolls erfolgte an die Einwenderinnen und Einwender, welche sich im Rahmen des Erörterungstermins in die Liste „Protokoll-Übersendung“ eingetragen hatten.

Ferner wurde die vom Verhandlungsleiter unterzeichnete Niederschrift zum Verwaltungsvorgang der Planfeststellungsbehörde genommen und der Antragstellerin zugestellt.

2. Einwendungen, Anregungen und Bedenken

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden eine Vielzahl von Einwendungen, Anregungen und Bedenken von den Trägern öffentlicher Belange und den Einwenderinnen und Einwendern zu den nachfolgend aufgeführten Tagesordnungspunkten vorgetragen:

1. Verfahrensfragen
2. Antragsgegenstand
3. Vorgaben des Raumordnungsverfahrens
4. Genehmigungslage
5. Alternativenprüfung
- 6.1 Planrechtfertigung, Bedarf
- 6.2 Prognosejahr, Sicherheit der Prognose für zukünftige Flugbewegungen
7. Vollständigkeit der Unterlagen
8. Lärmauswirkungen
9. Luftschadstoffe
10. Flugsicherheit, Flugrouten, Verlegung von Strommasten
11. Wasserwirtschaftliche Belange
- 11.1 Bahnverlängerung
- 11.2 Hegbachverlegung
12. Eingriffe in Natur und Landschaft, Erholungswert, Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen und Gartenbauflächen
- 12.1 Auswirkungen
- 12.2 Untersuchungsumfang; Bewertung
- 12.3 Kompensation, Genehmigungsfähigkeit
13. Städtebauliche Belange/Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit
14. Wertminderung Grundstücke, Wohnhäuser, Einfluss auf Wohnqualität, Enteignungsfragen
15. Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die anwesenden Einwender wiederholten und unterstrichen ihre schriftlich erhobenen Einwendungen. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Inhalt des Protokolls vom April 2001 verwiesen. Die Einwendungen wurden am Ende der mündlichen Erörterung weder zurück genommen noch für erledigt erklärt, so dass über sie im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden war.

C. Entscheidungsgründe

I. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Notwendigkeit und Umfang der Planfeststellung, Zuständigkeit für die Planfeststellung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach darf nur verlängert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist (§ 8 Abs. 1 LuftVG). Das Erweiterungsverfahren kann nicht als Änderung oder Erweiterung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 LuftVG angesehen werden; dies ergibt sich aus den nachfolgenden Ausführungen:

1.2 Zuständigkeit für die Planfeststellung

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gemäß § 10 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 3 Abs. 3 und 1 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten vom 30. Oktober 2001 (GVBl. I, 2001, S. 443) Planfeststellungsbehörde von Landeplätzen mit beschränktem Bau-schutzbereich.

1.3 Umfang der Planfeststellung

Die Planfeststellung nach den §§ 8 - 10 LuftVG ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer - hier: Hessische Flugplatz GmbH - und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 9 Abs. 1 Satz 2 LuftVG). Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr nach § 27 d Abs. 1 und 4 LuftVG und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

Gegenstand der Planfeststellung ist der im Antrag der Hessischen Flugplatz GmbH betriebene Verkehrslandeplatz Egelsbach, soweit er der Planfeststellung bedarf. Mit in die Planfeststellung eingeschlossen ist die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 31 WHG, § 63 HWG für die Teilverlegung und Veränderung des Hegbachs sowie die für die Verfüllung der Beregnungsbrunnen erforderliche wasserrechtliche Genehmigung nach § 50 HWG.

2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVP) i. V. m. Ziffer 13 der Anlage hierzu ist bei der Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Diese konnte nach § 2 Abs. 1 UVP als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden.

Der Antrag, die Pläne, das lärmphysikalische Gutachten und lärmmedizinische Gutachten, das Gutachten Luftverunreinigungen, die ökologische Bestandsaufnahme und -bewertung und der landschaftspflegerische Begleitplan beinhalten die nach § 6 UVPG erforderlichen Angaben. Diese wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit dem nach § 73 Abs. 3 bis 7 HVwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren.

Die zusammenfassende Darstellung erfolgt entsprechend § 11 Satz 4 UVPG in diesem Planfeststellungsbeschluss.

3. Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Hinsichtlich des Verfahrensablaufes wurden Fehler gerügt. Eine Überprüfung hat ergeben, dass die Rügen unbegründet sind bzw. Wiederholungen von Verfahrensschritten nicht zu veranlassen waren.

3.1 Strittige Fragen zur Geschäftsordnung und zum Ablauf des Erörterungstermins

- Antrag auf Laptopanschluss, Antrag auf eigene Mikrofone:

Ein Anspruch auf Laptopanschluss sowie die Verteilung und die Bestimmung der Anzahl der im Verhandlungssaal befindlichen Mikrofone ist gesetzlich weder geregelt noch vorgeschrieben. Gleichwohl wurde von der Planfeststellungsbehörde mit Unterstützung der den Verhandlungssaal zur Verfügung stellenden Gemeinde Erzhausen versucht, eine moderne Kommunikationstechnik bereit zu stellen. So wurde auf Nachfrage sowohl der geforderte Laptopanschluss ermöglicht, als auch eine ausreichende Anzahl von Tisch-, Stand- und drahtlosen Mikrofonen aufgestellt. Insoweit wurden die Rahmenbedingungen für einen sachgerechten Verfahrensablauf geschaffen sowie der Grundsatz einer fairen Verfahrensgestaltung beachtet. Dies gilt umso mehr, als diese Beanstandungen im weiteren Verlauf des Erörterungstermins nicht mehr erhoben wurden.

- Verspätete allgemeine Ausführungen zum Erörterungstermin

Eine bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Form der Durchführung eines Erörterungstermins gibt es nicht. Vielmehr muss durch den Erörterungstermin sichergestellt sein, dass auf der Grundlage einer fairen Verfahrensgestaltung sowie eines sachgerechten Verfahrensablaufes rechtzeitig erhobene Einwendungen sowie noch offene Fragen mit dem Ziel erörtert werden, die Planfeststellungsbehörde in die Lage zu versetzen, zu einer problemabgewogenen Entscheidung gelangen zu können. Diese Rahmenbedingungen wurden insbesondere dadurch geschaffen, dass der Verhandlungsleiter einen Überblick über den geplanten Verfahrensablauf, organisatorische Hinweise gegeben sowie „die Spielregeln“ (Themenkomplexe, Wortmeldungen etc.) erläutert hat. Dass diese Ausführungen nicht unmittelbar zu Beginn des ersten Verhandlungstages, d.h. vor jeglicher Wortmeldung und Redebeitrag, erfolgt sind, ist für die Beachtung der zuvor genannten Grundsätze der Verfahrensdurchführung ohne rechtlichen Belang. Weder ist erkennbar, dass hierdurch eine Verkürzung der Beteiligungsrechte der Ein-

wenderinnen und Einwender eingetreten ist, noch wurde eine solche Verkürzung überhaupt geltend gemacht. Jedenfalls erfolgte die Erläuterung über den Ablauf des Erörterungstermins so rechtzeitig, dass eine sachgerechte Erörterung der einzelnen Themenkomplexe möglich war. Im Übrigen waren der Ablauf des Erörterungstermins, dessen Sinn und Zweck sowie organisatorische Erläuterungen dem eigens für diesen Erörterungstermin erstellten Merkblatt zu entnehmen, welches für Jedermann im Eingangsbereich auslag. Zusätzlich war dieses Merkblatt für Jedermann erkennbar großformatig an der Eingangstüre zum Verhandlungsraum sowie in diesem selbst angebracht. Im Laufe des Erörterungstermins wurde der Vorwurf der verspäteten Erläuterung auch nicht mehr erhoben.

Das Gleiche gilt in Bezug auf die erhobene Rüge, dass Aufzeichnungen der Redebeiträge ohne Wissen der Redner erstellt wurden, obwohl noch keine allgemeine Einführung dahingehend von der Verhandlungsleitung gegeben wurde. Abgesehen davon, dass die Aufzeichnung mittels Tonträger bereits dem Merkblatt zu entnehmen war, wurden tatsächlich nur solche Redebeiträge vor der allgemeinen Erläuterung zum Erörterungstermin aufgezeichnet, die keine Klärung von das Vorhaben betreffenden Fragen zum Inhalt hatten. Insoweit ist keine Verkürzung des Mitwirkungsrechtes der Beteiligten zu erkennen. Im Übrigen wurde die Beanstandung der unzulässigen Aufzeichnung im Laufe des Erörterungstermins aufgegeben, nachdem von Seiten der Verhandlungsleitung das Löschen dieser Wortbeiträge angeboten worden war.

- Tagesordnung: Rüge der späten Übersendung, Bevorteilung der Antragstellerin

Vor diesem - zuvor dargestellten - rechtlichen Hintergrund wurde für den Ablauf der Erörterung auch eine Tagesordnung erstellt, die am Anfang des Termins bekannt gegeben wurde und außerdem im Verhandlungsraum an mehreren Stellen großformatig ausgedruckt einsehbar war. Zudem wurde diese Tagesordnung regelmäßig vor und nach der Behandlung einzelner Themenkomplexe per Overheadprojektor für jedermann sichtbar auf eine großformatige Leinwand projiziert. Dass diese Tagesordnung vorab, d. h. zwei Tage vor Beginn des Erörterungstermins, dem Bevollmächtigten der Gemeinde Erzhausen und der Stadt Weiterstadt auf dessen Nachfrage übersandt wurde, stellt den Grundsatz einer fairen Verfahrensgestaltung sowie eines sachgerechten Verfahrensablaufs nicht in Frage. Eine Verkürzung von Beteiligungsrechten Dritter ist jedenfalls hierdurch weder erkennbar noch von Einwendern geltend gemacht worden. Gleiches gilt für die Rüge, dass die Tagesordnung erst im Termin selbst bekannt gegeben und nicht geraume Zeit vorher den Einwenderinnen und Einwendern zur besseren Vorbereitung auf den Erörterungstermin übersandt worden ist. Insbesondere zeigten die Vielzahl und die Qualität der Wortbeiträge im Erörterungstermin, dass gerade durch die Tagesordnung eine strukturierte und sachgerechte Erörterung ermöglicht und damit auch gegenüber den Einwenderinnen und Einwendern sichergestellt wurde, dass sie ihre Einwendungen im Termin abgehandelt wissen konnten.

- Rüge des Fotografieverbotes

Bei einem Erörterungstermin handelt es sich grundsätzlich um einen nichtöffentlichen Termin (§ 73 Abs. 6 S. 6 i. V. m. § 68 Abs. 1 S. 1 HVwVfG). Daher würde eine umfassende Pressezulassung (Schrift, Ton, Film) den Grundsatz der Nichtöffentlichkeit ins Gegenteil verkehren und ist daher unzulässig. Gleichwohl wurde im vorliegenden Verfahren in allseitigem Einver-

ständnis der am Erörterungstermin Teilgenommenen auch Pressevertreter von lokalen Tageszeitungen von der Verhandlungsleitung zugelassen. Dass im Termin auch vor Beginn der Einzelerörterungen eine Fotoaufnahme der Verhandlungsleitung für eine Tageszeitung gemacht wurde, erfolgte im Einverständnis mit der Verhandlungsleitung und den Veranstaltungsteilnehmern und stellt daher keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Nichtöffentlichkeit des Erörterungstermins dar.

- keine zeitliche Beschränkung des ET bis 18.00 Uhr

Es war nicht zu beanstanden, den Erörterungstermin täglich über 18.00 Uhr hinaus durchzuführen. Abgesehen davon, dass kein Anspruch auf Erörterung zu einer bestimmten Tageszeit besteht, konnte mit dem gewählten Zeitraum gewährleistet werden, dass eine große Zahl der Einwender und Einwenderinnen an dem Erörterungstermin teilnehmen und so ihre Anregungen und Bedenken gegen das Vorhaben mündlich vortragen konnten. Darüber hinaus war mit dem Fehlen einer vorher festgelegten zeitlichen Vorgabe, insbesondere für die Behandlung einzelner Themen, sichergestellt, dass den jeweiligen Themenkomplexen ausreichend Zeit für die Erörterung eingeräumt werden konnte. Auch wurde mit der Terminierung über 18.00 Uhr hinaus auch Berufstätigen ermöglicht, ihre Einwendungen zu erörtern. Ferner war die Teilnahme an dem Erörterungstermin freiwillig und es bestand die Möglichkeit, wie es auch von einigen Einwendern praktiziert wurde, sich vertreten zu lassen. Schließlich wurde auch von Seiten der Einwender kein sachlicher Grund für eine Befristung der täglichen Erörterungsdauer vorgetragen, zumal in gewissen Zeitabständen auch zwecks (wenngleich kurzer) Regeneration Verhandlungspausen gemacht wurden und damit ein sachgerechter Verfahrensablauf über den ganzen Verhandlungstag ermöglicht wurde.

- Rüge der Einlasskontrolle: Unterschriftenleistung

§ 68 HVwVfG schreibt die Nichtöffentlichkeit des Erörterungstermines als Grundsatz vor. Diese so genannte Parteiöffentlichkeit dient dem Schutz der persönlichen Sphäre sowie der Unbefangtheit der Beteiligten. Gleichwohl sind all diejenigen, die Einwendungen erhoben haben oder deren Belange berührt sind, teilnahmeberechtigt. Im Zweifel konnte jeder Einwohner von umliegenden Städten und Gemeinden mit etwas Fantasie behaupten, von dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes in seinen Belangen berührt zu sein; er wäre damit teilnahmeberechtigt gewesen. Im Ergebnis wäre damit die „Nichtöffentlichkeit“ des Erörterungstermins bereits stark relativiert und einer Einlasskontrolle wäre nur noch einer eingeschränkten Bedeutung zugekommen. Durch die Abgabe der Unterschrift konnte die Identität von dem Unterschriftleistenden mit dem Einwender oder der Einwenderin festgestellt und somit der Grundsatz der Nichtöffentlichkeit des Erörterungstermins gewahrt werden. Nachdem der Verhandlungsleiter die Öffentlichkeit hergestellt hatte, d. h. kein Beteiligter der Anwesenheit weiterer Personen widersprochen hatte, wurde zudem von der Abgabe einer Unterschrift abgesehen. Dies galt insbesondere für die weiteren Verhandlungstage vom 3. bis 5. April 2001. Schließlich ist der Planfeststellungsbehörde kein Fall bekannt geworden, wonach einem Dritten wegen Verweigerung der Unterschriftenleistung die Teilnahme an dem Erörterungstermin verwehrt wurde. Eine solche Person hat zumindest bisher eine Verkürzung seiner Beteiligungsrechte gegenüber der Planfeststellungsbehörde nicht geltend gemacht.

- Protokoll: Wortprotokoll, Rüge der fehlenden Stenografie, Rüge der technischen Aufzeichnung

Einschlägig für die Fertigung einer Erörterungsniederschrift ist § 68 Abs. 4 HVwVfG. Hiernach ist über die mündliche Verhandlung eine Niederschrift zu fertigen, die u. a. den behandelten Verfahrensgegenstand und die gestellten Anträge sowie den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Zeugen und Sachverständigen enthalten muss. Ein Wortprotokoll ist nicht erforderlich. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde für die Anfertigung eines solchen Wortprotokolls entschieden, um aussagekräftige und relevante Aussagen für die Planentscheidung zu erhalten. Damit wurde insbesondere gewährleistet, dass besonders wichtige Aussagen im Termin oder Angaben, auf deren wörtliche Protokollierung die Beteiligten Wert legen, auch so festgehalten werden. Wie das Wortprotokoll zu erstellen ist, d. h. mittels Stenografen oder durch technische Aufzeichnung, ist nicht geregelt. Vorliegend hat sich die Planfeststellungsbehörde im Vorfeld des Termins unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes für die technische Aufzeichnung mittels Tonbandgerätes entschieden, da die für einen dauerhaften Einsatz von mehreren - mindestens zwei - Berufsstenografen während des mehrtägigen Erörterungstermins anfallenden Kosten für den Vorhabensträger erheblich gewesen wären. Da der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auch in Bezug auf die anfallenden Verfahrenskosten von Behördenseite zu beachten, gleichwohl die Funktionstüchtigkeit des Aufzeichnungsgerätes vorab geprüft worden war und zudem im Termin selbst jeweils durch zwei Vertreter der Planfeststellungsbehörde wesentliche Aussagen und Anträge schriftlich festgehalten wurden, war gegen die Anfertigung eines Wortprotokolls ohne Stenografen nichts einzuwenden. Von dieser Beanstandung wurde im weiteren Verlauf des Verfahrens auch abgesehen.

3.2 Klärung weiterer Verfahrensfragen

Die im Zusammenhang mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens von den Kommunen Erzhausen und Weiterstadt erhobenen Rügen einer Unvollständigkeit und völlig unzureichenden Qualität der ausgelegten Antragsunterlagen sowie der übereilten Durchführung des Anhörungs- und Erörterungsverfahrens greifen nicht durch.

Ziel des Verwaltungsverfahrens ist die Förderung einer rechtmäßigen, von der Überzeugung der Behörde getragenen Entscheidung, nicht die Überzeugung Dritter, denen im Rahmen der sog. Öffentlichkeitsbeteiligung lediglich die Möglichkeit gegeben werden soll, zu einer richtigen Behördenentscheidung beizutragen. Dritte können nicht verlangen, bereits im Genehmigungsverfahren in die Lage versetzt zu werden, etwaige Rechtsverletzungen in allen Einzelheiten bereits im Einwendungsverfahren lückenlos substantiieren zu können. Selbst wenn das Fehlen oder die gerügte mangelhafte Qualität der Unterlagen dazu geführt haben sollte, dass die Dritten im Einwendungsverfahren nicht so umfangreich und detailliert haben vortragen können, so hätte dieses Defizit nur zur Folge, dass sie mit neuen Einwendungen nicht ausgeschlossen werden können. Keinesfalls ist damit zugleich die Annahme gerechtfertigt, dass den Dritten die Möglichkeit genommen war, sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob sie von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können.

Von diesen allgemeinen Verfahrensgrundsätzen abgesehen, waren die offengelegten Unterlagen auch so ausführlich, dass es Dritten, insbesondere den Kommunen Erzhausen und Weiterstadt, möglich gewesen ist zu beurteilen, ob und in welchem Umfang sie von den Auswirkungen des

Ausbau betroffen werden können. Dass mit der Auslegung der Unterlagen der Anstoßfunktion ausreichend Rechnung getragen worden ist, belegen letztendlich auch die zahlreichen Einwendungen, in denen die möglichen Auswirkungen für die Dritten angesprochen und aufgezeigt werden. Darüber hinaus wurden den Kommunen Erzhausen und Weiterstadt im laufenden Planfeststellungsverfahren als Träger öffentlicher Belange auch nachgereichte Unterlagen, die ihre Belange berühren konnten, zur Stellungnahme übersandt. Demnach hatten sie Gelegenheit, ihrer Rechtsposition ausreichend Geltung zu verschaffen und ihr Mitwirkungsrecht auszuüben. Dass die Vollständigkeit der Unterlagen erst bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch Änderung und Ergänzung von Unterlagen erreicht worden ist, ist für die Wahrung der Verfahrensrechte der Kommunen aus den zuvor genannten Gründen jedenfalls unbeachtlich.

Auch die Durchführung des Erörterungstermins war nicht verfrüht. Grundsätzlich darf die Behörde die Erörterung nach pflichtgemäßen Ermessen erst dann beginnen, wenn eine hinreichend problembezogene Erörterung zu erwarten ist. Dies war hier der Fall. Wie bereits zuvor ausgeführt, waren die offen gelegten Unterlagen so ausführlich, dass es Dritten möglich war zu beurteilen, ob und in welchem Umfang sie von den Auswirkungen der Verlängerung der Start- und Landebahn betroffen sein können. Dass eine substantielle Behandlung der berührten Belange und Interessen möglich erschien, zeigten auch die zahlreich erhobenen Einwendungen. Zudem schließt ein Erörterungstermin naturgemäß nicht aus, dass gerade das Ergebnis der Erörterung die Planfeststellungsbehörde veranlasst, weitere Feststellungen auch auf der Grundlage weiterer einzuholender gutachterlicher Stellungnahmen zu treffen. Denn das Anhörungsverfahren hat gerade den Zweck, den Sachverhalt zu ergänzen, bedeutsame Gesichtspunkte neu zu erkennen und die Betroffenheit Dritter deutlicher zu machen. Dies ist im vorliegenden Verfahren auch geschehen, so dass der vom 2. - 5. April 2001 durchgeführte Erörterungstermin in jedem Fall seinem Sinn und Zweck gerecht geworden ist.

– zu kurz bemessene Auslegungsfrist von einem Monat

Soweit die Einwender vortragen, dass sie durch die Auslegungsdauer von einem Monat ihre Rechte nicht in vollem Umfang hätten wahrnehmen können, da sie in der Kürze der Zeit die umfangreichen Unterlagen nicht erschöpfend haben einsehen können, so verkennen sie den Sinn und die Bedeutung der Öffentlichkeitsbeteiligung in einem Planfeststellungsverfahren. Wie bereits zuvor dargelegt, ist Ziel des Verwaltungsverfahrens die Förderung einer rechtmäßigen, von der Überzeugung der Behörde getragenen Entscheidung, nicht die Überzeugung Dritter, denen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art eines Aufgebotsverfahrens lediglich die Möglichkeit gegeben werden soll, zu einer richtigen Behördenentscheidung beizutragen. Dagegen können Dritte nicht verlangen, bereits im Einwendungsverfahren lückenlos substantiiert eine Verletzung ihrer Rechte vortragen zu können.

Von diesen Verfahrensgrundsätzen abgesehen, ist aber auch kein Verstoß gegen die gemäß § 73 Abs. 3 HVwVfG gesetzlich vorgeschriebene Offenlegungsdauer der Planunterlagen zu erkennen und wird im Übrigen von Einwenderseite auch nicht geltend gemacht. Dass die Dauer von einem Monat für den Einzelnen bei sehr umfangreichen Planunterlagen in der Tat für einen substantiierten Vortrag zu knapp bemessen sein kann, wird von Behördenseite nicht abgestritten. Aus den zuvor genannten Gründen und der Bindung der Planfeststellungsbehörde an die gesetzlichen Vorgaben ist jedoch eine unzulässige Kürzung der Beteiligungsrechte von

Dritten durch Einhaltung der gesetzlichen Offenlegungsdauer von einem Monat im vorliegenden Verfahren nicht zu erkennen. Im Übrigen war durch die Vielzahl und die Qualität der Einwendungen und der Wortbeiträge im Erörterungstermin zu erkennen, dass die Dauer der Einsichtnahme für die Einwenderinnen und Einwender ausreichend war, um sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob sie von den Auswirkungen des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes betroffen sein können.

Zudem wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Erörterungstermins auf deren Nachfrage hin durch die Auslegung von drei Plansätzen im Verhandlungssaal die Möglichkeit eingeräumt, durch nochmalige Einsichtnahme in die vorgelegten Planunterlagen ihre Einwendungen - soweit erforderlich - substantiiert im Erörterungstermin vortragen zu können. Von diesem Angebot der Planfeststellungsbehörde wurde nach deren Beobachtung im Termin jedoch - wenn überhaupt - nur sehr verhalten Gebrauch gemacht.

3.3 Weitergabe von einwenderbezogenen Daten an die Antragstellerin

Die Einwendungen wurden von der Planfeststellungsbehörde namentlich, zahlenmäßig und inhaltlich erfasst. Dabei wurden mit der Registrierung eines Einwandes dessen Inhalt einem jeweiligen Themenblock oder mehreren Themenblöcken zugeordnet. Nach Themenblöcken geordnet wurden sodann die Einwendungen nicht anonymisiert der Antragstellerin zur Stellungnahme übersandt. Soweit die Einwendungen nicht anonymisiert wurden, ist gegen diese Verfahrensweise nichts einzuwenden. Denn im Bekanntmachungstext vom 6. Oktober 2000, den die Planfeststellungsbehörde zusammen mit den auszulegenden Unterlagen den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden übersandt hat und der mit diesem Inhalt auch in den Tageszeitungen veröffentlicht wurde, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur auf ausdrücklichen Wunsch die Einwendungen in anonymisierter Form an die Antragstellerin weitergeleitet würden. Damit hatte jede Einwenderin und jeder Einwender Kenntnis darüber, dass personenbezogene Daten an die Antragstellerin weitergeleitet werden, soweit nicht ausdrücklich eine Anonymisierung gewünscht wird. Letzteres wurde jedoch im laufenden Verfahren von keiner Einwenderin oder keinem Einwender geltend gemacht. Ein datenschutzrechtlicher Verstoß lässt sich daher insbesondere unter Bezugnahme auf den § 7 Abs. 2 des Hessischen Datenschutzgesetzes (HDSG) nicht erkennen. Auch Anhaltspunkte dafür, dass die Einwenderinnen und Einwender durch die Weitergabe der nicht anonymisierten Einwendungen an die Antragstellerin erhebliche Beeinträchtigungen durch die Antragstellerin zu befürchten haben, liegen nicht vor. Denn den Einwendungen kommt lediglich eine sachaufklärende Funktion zu. Darüber hinaus dient die Weitergabe der Einwendungen an die Antragstellerin dem Ziel, dass die von den Einwendern in das Anhörungsverfahren eingebrachten Einwendungen bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag berücksichtigt werden. Damit wird insbesondere der Informationsaustausch unter den Beteiligten des Planfeststellungsverfahrens, zu denen auch die Antragstellerin gehört, sichergestellt. Der Informationsaustausch dient nicht nur der Vorbereitung des Erörterungstermins, in dem sich der Einwender ebenso wie in einem etwa nachfolgenden gerichtlichen Verfahren ohnehin mit seinen persönlichen Daten zu erkennen geben muss, und ist insoweit von § 73 Abs. 6 HVwVfG gedeckt. Er erfüllt zugleich den verfassungsrechtlichen Anspruch der Antragstellerin auf rechtliches Gehör und faires Verfahren. Schließlich ist nicht erkennbar, dass das Hessische Datenschutzgesetz diesen verfahrensinternen Austausch, der mit der Weitergabe von Schriftsätzen durch das Gericht an die übrigen Beteiligten verglichen werden kann, hat regeln oder beschränken wollen.

Auch die Tatsache, dass der Antragstellerin keine Verpflichtungserklärung zur Verschwiegenheit abverlangt wurde, ist nicht als Verfahrensfehler zu werten. Zum einen liegen keinerlei Anhaltspunkte dafür vor, dass die Antragstellerin Namen und Anschriften der Einwender an Dritte weitergeleitet hat bzw. beabsichtigt, dies in Zukunft zu tun. Zum anderen war die Weiterleitung der Einwendungen - wie bereits zuvor ausgeführt - für die weitere Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erforderlich, insbesondere um eine sachgerechte Auseinandersetzung mit dem Inhalt der vorgebrachten Einwendungen im Erörterungstermin zu gewährleisten. Eine andere Verwendung der Einwendungen war bzw. ist zu keiner Zeit weder von der Planfeststellungsbehörde noch von der Antragstellerin beabsichtigt.

3.4 Präklusion der Gemeinde Erzhausen und der Stadt Weiterstadt

Hinsichtlich der Kommunen Erzhausen und Weiterstadt erfolgte ferner berechtigterweise eine Zurückweisung der vorgebrachten Einwendungen als verspätet. Die Planfeststellungsbehörde wies im Vorfeld des Erörterungstermines auf die nach ihrer Auffassung vorliegende Verfristung der Einwendungen hin und lehnte vorsorglich gestellte Anträge auf Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand ab. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Schriftverkehr mit beiden Kommunen verwiesen. Von behördlicher Seite wurde gleichzeitig jedoch betont, dass eine Berücksichtigung der inhaltsgleichen und rechtzeitig vorgelegten Stellungnahmen beider Kommunen in jedem Falle im Verfahren erfolgen werde. Die anwaltlich vertretenen Kommunen haben im Erörterungstermin von dem Recht auf mündliche Erläuterung der schriftlich vorgelegten Stellungnahmen umfänglich Gebrauch gemacht. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Argumenten im Rahmen der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung ist somit in jedem Falle gewährleistet.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Die für das vorliegende Vorhaben erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Auf die Ausführungen zum UVP-Scoping-Termin, zur Behördenbeteiligung und zur Einbeziehung der Öffentlichkeit wird verwiesen.

Aus den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den Stellungnahmen der beteiligten Stellen, den schriftlichen und mündlichen Äußerungen der Dritten sowie den eigenen Ermittlungen der Zulassungsbehörde ergeben sich die folgenden Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im einzelnen genannten Schutzgüter.

Zur Ausgangssituation im Eingriffsraum, den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter und die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG wurden insbesondere folgende Gutachten und Untersuchungen vorgelegt:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan des Ingenieurbüros Helmut Linke vom 15.07.2000 (Anlage 6 der Antragsunterlagen)
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung des TÜV Bau und Betrieb GmbH, vom 15.07.2000 (Anlage 7 der Antragsunterlagen)
- Geologisches und hydrogeologisches Standortgutachten von ARCADIS Trischler & Partner, vom 30.06.2000 (Anlage 8 der Antragsunterlagen)
- Ökologische Bestandsaufnahme und Bestandswertung des Ingenieurbüros Helmut Linke, vom 30.06.2000 (Anlage 9 der Antragsunterlagen)
- Ergänzende faunistische Erhebungen:
Erweiterte Fischbestandsuntersuchung Hegbach von Rainer Hennings,
Bestandsaufnahme Fledermäuse von Gerold Herzig,
vom 30.06.2000 (Anlage 10 der Antragsunterlagen)
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung von der Planungsgemeinschaft Eckhardt und Rehahn (Teil 2) und von Corporate Consult Gesellschaft für projekt-services mbH (Teil 1) vom 15.07.2000 (Anlage 11 der Antragsunterlagen)
- Flugklimatisches Gutachten des TÜV Bau und Betrieb GmbH, vom 30.06.2000 (Anlage 12 der Antragsunterlagen)
- Gutachten Luftverunreinigungen des TÜV Bau und Betrieb GmbH, vom 30.06.2000 (Anlage 13 der Antragsunterlagen)
- Lärmtechnisches Gutachten des TÜV Bau und Betrieb GmbH, vom 30.06.2000 (Anlage 14 der Antragsunterlagen)
- Lärmmedizinisches Gutachten von Prof. Dr. Klaus Scheuch vom 15.07.2000 (Anlage 15 der Antragsunterlagen)
- Technische Planunterlagen -Piste und Hegbachverlegung-

1.1 Ausgangssituation im Untersuchungsraum (Ist-Zustand)

1.1.1 Schutzgut Mensch

Die Landschaft rund um den Verkehrslandeplatz Egelsbach ist eben. Die Höhe des derzeitigen Flugplatz-Bezugspunktes beträgt 117,5 m über NN. Die nächstgelegene bebaute Erhöhung stellt der Steinberg im Südosten von Langen mit ca. 185 m über NN dar. Die Start- und Landebahn wird im Nordwesten und Südosten durch Waldbestände (Krummes Feld, Rössel) begrenzt. Im Südwesten wird die Grenze durch den Hegbach markiert, hinter dem sich im Wesentlichen ackerbauliche Nutzflächen anschließen, ebenso auch nordöstlich des Verkehrslandeplatzes. Die nächstgelegenen Wohnbebauungen der Gemeinden Egelsbach und Erzhausen liegen vom Flugplatz-Bezugspunkt ca. 900 m nordöstlich bzw. ca. 550 m südlich entfernt.

Die befestigte Start- und Landebahn hat derzeit eine Länge von 990 m und ist in Richtung 086°/266° ausgerichtet. Daneben gibt es, südöstlich versetzt, eine Grasbahn mit einer Länge von 670 m mit gleicher Ausrichtung. Die Rollwege und Abstellflächen befinden sich nördlich der Asphaltbahn. Flugplatzgebäude, Hangars, Gebäude von ansässigen Wartungsfirmen und die notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen liegen im nördlichen Bereich des Verkehrslandeplatzes. Parkplätze und Zufahrtsstraße befinden sich an der Nordgrenze des Geländes.

Die Antragstellerin plant die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn (Piste) um 410 m nach Westen sowie die Anlage der dazugehörigen Rollwege. Hinzu kommt die Anbindung der zur Piste umzuwidmenden 90 Meter langen Überrollstrecke am Ostende an das vorhandene Rollwegesystem.

1.1.1.1 Lärm

Im lärmtechnischen Gutachten wurde der Ist-Zustand durch die Situation in den Jahren 1998/1999 dargestellt. Die Darstellung der Lärmbelastung erfolgte dabei gemäß der Landeplatz-Fluglärmleitlinie durch den äquivalenten Dauerschallpegel in Form von Lärmkonturen/Isophonen im Abstand von 5 dB(A) zwischen 45 dB(A) und 70 dB(A). Da das lärmtechnische Gutachten auch die Basis für die lärmmedizinische Begutachtung bildete, wurden ergänzend zur flächenhaften Darstellung des äquivalenten Dauerschallpegels auch die Dauerschallpegel für einzelne repräsentative Immissionsorte ausgewiesen. Außerdem wurden für die verschiedenen Immissionsorte auch die Maximalpegel und die Anzahl der Ereignisse ermittelt.

Die Berechnung der Lärmkonturen erfolgte nach den Maßgaben der Anleitung zur Berechnung von Lärmkonturen an Landeplätzen (AzB-L).

Als Kennzeichnungszeit im Sinne der Landeplatz-Fluglärmleitlinie wurden als Zeitabschnitte, für den sich innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate die ungünstigste Lärmimmissions-Situation ergibt, alle Samstage ermittelt. Die Lärmkonturen wurden als Kurven mit gleichem äquivalenten Dauerschallpegel (L_{Aeq3}) dargestellt. Die Starts und Landungen der motorbetriebenen Luftfahrzeuge wurden als je eine Flugbewegung gezählt. Die Immissionspegel wurden für jede einzelne Betriebsrichtung und vorgegebenen Kennzeichnungszeit (alle Samstage) mit der Gesamtzahl der Starts und Landungen berechnet (100%-Regelung).

Die Berechnungen der Lärmimmissionen aus stationären Quellen wurde nach der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) durchgeführt.

Im lärmtechnischen Gutachten wurden die Lärmemissionen des Flugbetriebs am Verkehrslandeplatz Egelsbach (Rollen, Starten, Landen, einschließlich Platzrundenflüge sowie Bodenlärm) für das Jahr 1999 und für die Planungssituation 2009 berechnet und bewertet. Ergänzend wurden - entsprechend der Vorgehensweise im Raumordnungsverfahren - auch die Jahre 1998 und 2008 betrachtet.

Da kein Nachtflugbetrieb vorgesehen ist, antragsgemäß erfolgt der Betrieb nur zwischen 7.00 und 21.00 Uhr, wurden die Berechnungen nur für die Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) auf der Grundlage der tatsächlichen bzw. berechneten Flugbewegungen durchgeführt. Im Sinne einer konservativen Betrachtung wurde als „maßgebliche Kennzeichnungszeit“ die an den Samstagen der sechs verkehrsreichsten Monate auftretende Lärmbelastung betrachtet.

Zusätzlich wurden die Lärmimmissionen aus den stationären Lärmquellen auf dem Verkehrslandeplatz, wie Triebwerktestläufe und Hubschrauberschwebeflüge (Hovern) sowie die durch den Kfz-Verkehr am Standort selbst und die auf der Erschließungsstraße verursachten Lärmemissionen, berechnet.

Zur umfassenden Beschreibung der Lärmsituation im Einwirkungsbereich des Verkehrslandeplatzes wurden als weitere relevante Lärmemissionsquellen in der Umgebung die Gewerbebetriebe, der Straßen- und Schienenverkehr sowie der Flugverkehr vom Flughafen Frankfurt betrachtet.

Die Tabelle 5 der Anlage 14 der Antragsunterlagen zeigt eine Aufstellung der durch den Schiennenverkehr verursachten Lärmsituation an den Immissionspunkten 1 bis 16. Die aufgeführten Beurteilungspegel wurden mit Hilfe der Angaben der Deutschen Bahn AG zum Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke entsprechend der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) berechnet. Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, tritt der höchste Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Messpunkt 2 (Egelsbach, Thüringer Str. 72, Südwest-Ortsrand) auf.

Die Lärmeinflüsse durch den Flugbetrieb des Flughafens Frankfurt in dem untersuchten Bereich ist aus der Tabelle 6 der Anlage 14 der Antragsunterlagen zu entnehmen. Die aufgeführten äquivalenten Dauerschallpegel für die Jahre 1998/1999 wurden vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Flughafen ausbau Frankfurt ermittelt.

Danach treten am Immissionspunkt 15 (Erzhausen, Ecke Sandhügelstr./Wingertstr.), verursacht vom Flugverkehr des Flughafens Frankfurt, als höchste Werte 50 bis 55 dB(A) auf.

Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten 1 bis 16 im Hinblick auf die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr wurden in der Tabelle 4 der Anlage 14 der Antragsunterlagen aufgeführt. Die Berechnungen erfolgten nach der RLS 90. Als Datengrundlage wurden die Verkehrsmengenkarten des Landes Hessen mit entsprechenden Zuschlägen und der Lärminderungsplan der Gemeinde Egelsbach herangezogen. Danach treten die höchsten Belastungen am Immissionspunkt 4 (Langen, Darmstädter Str. 80) mit 71 dB(A) bzw. 72 dB(A) im Bezugsjahr 1998/1999 auf. Des Weiteren wurde für den Messpunkt 16 (Walldorf, An den Eichen 73) ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) für des Bezugsjahr 1998/1999 ermittelt. Die hohen Belastungen werden insbesondere durch die Bundesstraße B3 in Langen bzw. die Autobahn A5 in Walldorf hervorgerufen.

1.1.1.2 Luftschadstoffe

Vom Gutachter wurden die Immissionszusatzbelastungen durch das Vorhaben zur Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Egelsbach berechnet und die Ergebnisse in Form von Differenzen der Immissionsbelastung des Flugbetriebes 2009 und der des Jahres 1999 gegenüber gestellt.

Zusätzlich wurde eine Abschätzung für die Immissionssituation 2015 auf der Grundlage der untersuchten Entwicklung für den Zeitraum 1999 bis 2009 vorgenommen.

In Anbetracht, dass für die Immissionen aus dem Flugbetrieb keine Beurteilungskriterien festgeschrieben sind, wurden folgende sonstige Vorschriften, deren Zweck die Begrenzung von Emissionsbelastung ist, analog herangezogen.

In der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) sind Immissionsgrenzwerte für den Jahresmittelwert (IW1) und den 98-Perzentil-Wert (IW2) bezogen auf die Luftschadstoffe

CO, SO₂ und NO₂ vorgegeben. Soweit die Zusatzbelastung unter 1 % der Immissionsgrenzwerte liegt, gelten diese jedoch als irrelevant. Des Weiteren wurden noch, soweit zutreffend, die maximalen Immissionskonzentrationen (MIK) entsprechend der VDI-Richtlinie 2310, Immissionsgrenzwerte nach der 22. und 23. BImSchV und die vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) vorgeschlagenen Zielwerte für kanzerogene Stoffe berücksichtigt.

Um einen geregelten und gefahrlosen Flugbetrieb zu gewährleisten, sind für den Anflug, den Abflug und den Platzrundenverkehr bestimmte Flugrouten vorgeschrieben, die für die Piloten verbindlich sind.

Überlandflüge, d. h. Flüge von außerhalb mit dem Ziel Egelsbach oder Flüge von Egelsbach zu einem anderen Zielort, bewegen sich per An- bzw. Abflugverfahren über sogenannte Pflichtmeldepunkte aus der Platzrunde heraus bzw. in diese hinein. Auf diese Weise entstehen fest definierte Streckenabschnitte, denen die Emissionen des Luftverkehrs des Verkehrslandeplatzes Egelsbach zugeordnet werden können.

Die entsprechende Streckenführung ab dem Jahr 2000 ist in der Abbildung 4.2-2 der Anlage 13 der Antragsunterlagen zu entnehmen. Diese wurde auch hinsichtlich der Luftschadstoffe dem Prognosejahr 2009 zugrunde gelegt.

Die relevanten Emissionen durch den Flugverkehr wurden unter Berücksichtigung von Flugzeugmix, Flugbewegungszahlen, Fluggeschwindigkeiten, Triebwerkleistungsstufen, Emissionsfaktoren und Frequentierung der An- und Abflugwege bzw. Platzrunden ermittelt. Ähnlich wurden auch die Emissionen durch den bodengebundenen Betrieb des Verkehrslandeplatzes Egelsbach unter Berücksichtigung der Rollbewegungen, der Motortestläufe und der Betankungsvorgänge ermittelt.

Das Untersuchungsgebiet wurde so groß gewählt, dass alle Pflichtmeldepunkte zum An- und Abflug von und nach Egelsbach und die nächstgelegenen Abschnitte der Autobahnen und Bundesstraßen (A5, A67, A661, B26 und B45) enthalten sind. Es erstreckt sich 27 km in Westost-Richtung (Rodgau/Einhausen) und 23 km in Nordsüd-Richtung (Griesheim).

Wegen der Flughöhenbeschränkung auf ca. 280 m über Grund in der Platzrunde und höchstens 450 m über Grund im Bereich der Pflichtmeldepunkte erstreckt sich das Untersuchungsgebiet in vertikaler Richtung bis auf eine Höhe von 500 m über Grund.

Das Untersuchungsgebiet von 27 x 23 km wurde mit dem Rechenmodell „Lagrange Partikelmodell - LASAT“ entsprechend der TA-Luft mit einer Beurteilungsfläche von jeweils einmal ein Kilometer überzogen. Es wurden jeweils die relevanten Schadstoffkomponenten berechnet und dargestellt.

Zusätzlich wurde ein Untergitter von 2,5 km in Westost- und 2 km in Nordsüd-Richtung berechnet und in einer Auflösung von 250 m dargestellt. Hierdurch wurde eine Bewertung insbesondere der immissionssensiblen Bereiche der Gemeinden Egelsbach im Südwesten und Erzhausen im Norden möglich.

Die berechneten Maximalwerte der Ist- und Zusatzbelastung (Stand 1999 und 2009, sowie der Ausblick auf 2015) wurden zusammen mit der Vorbelastung auch in verschiedenen Tabellen zusammengefasst.

In dem Gutachten Luftverunreinigungen wurden die Emissionen des Flugbetriebes im Ist-Zustand (1999) und im Planungsfall für das Prognosejahr 2009 untersucht. In dem Gutachten wurden die erwarteten Immissionsbelastungen durch den Flugbetrieb durch Simulationsrechnungen ermittelt. Es wurden sowohl die Flugbewegungen im gesamten Jahr als auch die Bewegungszahlen der verkehrsreichsten sechs Monate, hochgerechnet auf ein Jahr, berechnet. Des Weiteren wurden anhand einer Extremsituation auch die möglichen maximalen Immissionsbelastungen ermittelt.

In dem Gutachten „Luftverunreinigungen“ wurde die aus der geplanten Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach verursachte zusätzliche Immissionsbelastung durch die Komponenten

- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Kohlenmonoxid (CO),
- Schwefeldioxid (SO₂),
- Rußpartikel (Ruß),
- Benzo(a)pyren (BaP) und
- Benzol

vertieft dargestellt. Hinsichtlich der Immissionseinwirkung durch die Komponenten Blei und Geruch wurde festgestellt, dass die Immissionsbelastung durch den Flugverkehr in Egelsbach für das Umfeld des Verkehrslandeplatzes keine Bedeutung hat.

Dargestellt wurden zunächst die Emissionen der startenden und landenden Flugzeuge innerhalb des Beurteilungsgebietes (einschließlich sonstiger Emissionen auf dem Verkehrslandeplatz) sowie die Emissionen des Kfz-Verkehrs im Beurteilungsgebiet zum Vergleich. Klar deutlich gemacht wurde im Gutachten, dass differenzierte Emissionsangaben für den Flugverkehr nur für die Komponenten

- Summe Kohlenwasserstoffe
- Stickstoffoxide und
- Kohlenmonoxid

vorliegen und die Emissionsangaben für die anderen Komponenten aus diesen Angaben oder dem Treibstoffverbrauch abgeschätzt werden müssen.

Auf Basis der ermittelten Emissionsangaben wurden mittels Immissionsprognose (LASAT) die durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach verursachte Immissionsbelastung berechnet. Die berechneten Maximalwerte der Ist- und Zusatzbelastung (Stand 1999 und 2009 sowie Ausblick auf 2015) wurden zusammen mit der Vorbelastung in verschiedenen Tabellen zusammengestellt; die resultierende Verteilung der durch den Verkehrslandeplatz Egelsbach ver-

ursachten Immissionsbelastungen wurden für charakteristische Beispiele auch als Karten wieder gegeben.

Da bei der Immissionsbeurteilung verschiedene Gesichtspunkte zu prüfen waren, mussten folgende Fragen geprüft und beantwortet werden:

- Hält die Immissionsbelastung (Istzustand) für die zu betrachtenden Komponenten im Beurteilungsgebiet die Immissionsgrenze ein?
- Soweit die Aussagen zur Ist-Immissionsbelastung nur pauschal vorlagen, war zumindest die Aussage wesentlich, inwieweit die durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bedingten Emissionen zur Ist-Immissionsbelastung beitragen.
- Welche Zusatzbelastung sind durch das geplante Vorhaben zu erwarten?
- Hält die Immissionsbelastung für die zu betrachtenden Komponenten im Planungsfall (2009) die Immissionsgrenzwerte ein?

In der Anlage 13, Kapitel 8 „Vergleich: 1999 ohne und mit Kfz-Verkehr“ des Gutachtens Luftverunreinigungen wird dargestellt, welchen Immissionsbeitrag der Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach im Beurteilungsgebiet hat. Der Immissionsbeitrag des Flugverkehrs ist dabei klein gegenüber dem Beitrag des Kfz-Verkehrs. Zu berücksichtigen ist auch noch, dass der Kfz-Verkehr zwar wesentlich zur Gesamtbelastung (Ist-Zustand) im Beurteilungsgebiet beiträgt, aber auch der Immissionsbeitrag der Quellen außerhalb der Beurteilungsgebiete (z.B. Großraum Frankfurt, Mannheim/Ludwigshafen) zur Immissionsbelastung im Beurteilungsgebiet beiträgt.

1.1.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion

Die Wohnbauflächen im Norden von Erzhausen und südwestlich von Egelsbach sind von Grünflächen (Klein- und Hausgärten etc.) umgeben, die vorwiegend der Erholungsfunktion dienen. In der Umgebung des Verkehrslandeplatzes finden sich verschiedene weitere Erholungseinrichtungen wie der Sportplatz nördlich von Erzhausen, Gartenhausgebiete (z.B. im Nordosten von Erzhausen), das Naturfreundehaus im Norden des Verkehrslandeplatzes, Reitanlagen (z.B. im Nordwesten von Erzhausen sowie an der Hans-Fleissner Straße). Der Bruchsee im Westen von Egelsbach wird als Angelsee genutzt und bildet mit seinem Nutzungsangebot für Freizeitaktivitäten einen Naherholungsschwerpunkt für die Gemeinde Egelsbach.

Die Flächen in der unmittelbaren Umgebung des Verkehrslandeplatzes werden überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt. Westlich des Verkehrslandeplatzes befindet sich eine Holzbrücke, die als Fuß- und Radweg die Gemeinden Egelsbach und Erzhausen verbindet. Die Verbindung verläuft dann weiter entlang des Hegbaches. In der UVU ist ausgeführt, dass dieser Weg insbesondere Radfahrern und Spaziergängern zur Naherholung dient.

Zwischen Bruchsee, Verkehrslandeplatz Egelsbach und dem Gewerbegebiet Egelsbach plant die Regionalpark Rhein-Main-Südwest GmbH den Landschaftspark Egelsbach, der als Teil der Regionalparkroute und damit des regionalen Erholungskonzeptes zur Aufwertung der Landschaft, zur Sicherung des Freiraumes und Steigerung seiner Attraktivität und Erlebbarkeit für die Bevölkerung beitragen soll.

Der Untersuchungsraum bietet insgesamt durch seine kleinräumige Strukturierung, d.h. eine Mischung vorwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen mit zusammenhängenden Waldflächen, abseits von Störquellen gute Möglichkeiten für die stille Erholung.

1.1.2 Schutzgut Wasser

1.1.2.1 Grundwasser

Der Verkehrslandeplatz Egelsbach liegt in der ausgewiesenen Zone III B des mit Verordnung des Regierungspräsidenten in Darmstadt vom 3. August 1983 festgesetzten Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Mörfelden Walldorf/ Stadtteil Mörfelden (St.Anz. 1983, S. 1784, geändert durch Verordnung vom 18.10.1983, St.Anz. 1983, S. 2156).

Westlich des Standortes ist im Regionalen Raumordnungsplan ein Bereich für die Grundwassersicherung ausgewiesen. Dieser erstreckt sich weiträumig im Nordwesten, westlich von Erzhausen sowie im Südosten des Untersuchungsraumes. Innerhalb des bestehenden Verkehrslandeplatzes liegt keine Ausweisung vor.

Nach den Ermittlungen des Fachgutachters Arcadis ist der Untergrundaufbau gekennzeichnet durch eine 1 m bis 5 m mächtige Deckschicht aus Schluffen, Tonen sowie schluffigen und tonigen Fein-Mittelsanden. Darunter folgt als Grundwasserleiter eine ca. 8 m mächtige Schichtenfolge aus Sanden und Kiesen mit zum Teil vorhandenen schwach schluffigen Beimengungen. Bereichsweise sind in diese Schicht auch dünne Schluff- oder Tonlinsen eingelagert. In ca. 10 m Tiefe folgen sandige Schluffe bzw. Tone, die im Untersuchungsgebiet als Grundwasserstauer wirken.

Der Grundwasserflurabstand beträgt nach den im Zeitraum zwischen Oktober 1999 und Juni 2000 durchgeführten Grundwasserstandsmessungen zwischen 1,70 m und 3,60 m. Die Grundwasserfließrichtung ist von Ost-Süd-Ost nach West-Nord-West gerichtet.

Der Hegbach infiltriert in seinem Mittellauf unterhalb des Verkehrslandeplatzes in das Grundwasser. Im Bereich des Verkehrslandeplatzes korrespondiert er mit dem Grundwasser, so dass in diesem Bereich Wasser sowohl in- als auch exfiltriert wird. Die Auswertungen der Grund- und Hochwasserstände (April bis Juni 2000) durch den UVU-Gutachter ergaben, dass bei hohen Grundwasserständen der Grundwasserspiegel im Bereich der Wasserführung des Hegbaches liegt, bei niedrigen Grundwasserständen eher im Bereich der Hegbachsohle. Der Wasseraustausch zwischen Hegbach und Grundwasser wird aufgrund der geringen Differenzen zwischen den Grund- und Hochwasserständen vom UVU-Gutachter als gering angesehen. Demgegenüber wird aber aufgrund des teils nahe der Oberfläche anstehenden Grundwassers und der Infiltration des Hegbaches die Empfindlichkeit gegenüber potenziellen Schadstoffeinträgen als hoch bewertet. Diese Bewertung gilt auch im Hinblick auf die dem Grundwasserschutz dienende großflächige Ausweisung eines „Bereichs für die Grundwassersicherung“ sowie die Lage innerhalb der ausgewiesenen Schutzgebietszone III B.

1.1.2.2 Oberflächengewässer

Unmittelbar südwestlich des Verkehrslandeplatzes verläuft in nordwestliche Richtung der Hegbach. Sein Quellgebiet befindet sich im Osten im Messeler Hügelland. Am Oberlauf des Hegbaches ist die Hegbachaue mit einer Fläche von ca. 230 ha als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Eine weitere Fläche ca. 1 km westlich der geplante Teilverlegungsstrecke ist als Naturschutzgebiet „Hegbachaue von Mörfelden“ geplant. Die noch im UVU-Gutachten erwähnten geplanten Naturschutzgebiete „Bachaue“ und „Bruchwiese“ im geplanten Umlegungsbereich des Hegbaches werden nicht realisiert werden. Im weiteren Verlauf des Hegbaches sind als Zuflüsse westlich von Erzhausen Tränkebach und Sterzbach zu nennen.

Der Hegbach ist nahezu im gesamten Untersuchungsraum stark eingegrünt und gut beschattet. Im waldfreien Bereich um den Verkehrslandeplatz überdeckt ein dichter Saum mit Gehölzen den Bach. Der von der Teilverlegung betroffene Bachabschnitt hat sich aus einem künstlich angelegten Drainagegraben heraus entwickelt.

Das UVU-Gutachten stuft den vom Ausbau betroffenen Gewässerabschnitt als mäßig belastet (Gewässergüte II) ein. Die Gewässermorphologie des Hegbaches wird als ausserhalb der geschlossenen Waldgebiete vor allem in der Laufentwicklung anthropogen überformt angesehen. An vielen Streckenabschnitten, vor allem im Verlauf entlang von Waldrändern, ist jedoch der geschwungene bis leicht gekrümmte Verlauf erhalten geblieben. Dies führt nach Auffassung des Gutachters zu einer insgesamt großen Strukturvielfalt im Gewässer, welche Voraussetzung für die Existenz zahlreicher Fischarten - hier insbesondere die leitbildentsprechenden Arten Groppe (Mühlkoppe) und Bachforelle - ist.

Als weitere Oberflächengewässer innerhalb des Untersuchungsraumes sind westlich von Erzhausen der „Bach von Erzhausen“ und im Norden von Egelsbach „Hundsgraben“ und der „Kirchnerseckgraben“ mit Zuflüssen zu nennen.

Die genannten Gewässer und ihre unmittelbar anschließenden Auen sind bis auf das letztgenannte im Regionalplan Südhessen 2000 als „Bereich für geplantes Naturschutzgebiet“ ausgewiesen. Weiterhin sind die genannten Gewässer als „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer“ dargestellt.

Obgleich der Gutachter bei der IST-Darstellung noch von einer Ausweisung eines Naturschutzgebietes im Planungsgebiet ausgeht, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung der Schutzwürdigkeit des UVU-Gutachters an, der diese als hoch einstuft, da die tatsächlich vorhandenen o. g. Ausweisung im Regionalplan Südhessen 2000 sowie die vorgesehene Ausweisung in der Fortschreibung des Regionalplanes als gleichwertige Beurteilungskriterien heranzuziehen sind. Gleiches gilt auch für die Schutzwürdigkeit, die ebenfalls als hoch angesehen wird.

Die Gewässergüte des Hegbaches wird von dem UVU-Gutachter aufgrund der durchgeführten Analysen von aus dem Hegbach entnommenen Proben als hoch (Gewässergüte-klasse II) eingestuft. Umweltrelevante Schadstoffe wurden im Hegbach nicht festgestellt.

1.1.3 Schutzgut Boden

In unmittelbarer Umgebung des Verkehrslandeplatzes herrschen im Osten Pseudogley-Böden aus jüngeren Bachsedimenten oder Decksedimenten über Hochflutlehm und im Westen entlang des Hegbaches Brauner Auenboden vor. Diese semiterrestrischen Böden besitzen nach Aussage des UVU-Gutachters eine mittlere Sorptionskapazität, ein geringes bis mittleres Nitratrückhaltevermögen und sind mit Schwermetallen nicht belastet. Die Wasserdurchlässigkeit ist zumeist mittel bis hoch. Im östlichen Bereich besteht nach Ansicht des UVU-Gutachters aufgrund der geringen Wasserdurchlässigkeit im Staukörper die Gefahr der Überstauung durch schlecht versickerndes Niederschlagswasser. Geeignete Nutzungen sind Wald und Grünland.

Im Bereich der Siedlungsflächen der Gemeinden Langen, Egelsbach und Erzhausen ist die natürliche Bodenbildung größtenteils anthropogen überprägt. Hier sind häufig Kulturosole anzutreffen, d.h. Böden, die durch Verfüllungen bzw. Aufschüttungen entstanden sind.

Die Funktion der Böden im Untersuchungsraum als Filter und Puffer für Schadstoffe wird aufgrund der großräumig hohen Wasserdurchlässigkeit sowie des vorwiegend geringen Filtervermögens für Nitrat und Schwermetalle als insgesamt gering eingestuft. Daraus resultiert nach Einschätzung des UVU-Gutachters eine insgesamt hohe Empfindlichkeit bzw. eine geringe Schutzwürdigkeit.

Der planfestzustellende Bereich umfasst die durch die Planung zusätzlich in Anspruch zu nehmenden Erweiterungsflächen für die Gründung und den Bau der Pistenverlängerung nach Westen und die Errichtung der dazugehörigen neuen Rollwege sowie die Flächen für die Teilverlegung des Hegbaches. Der überwiegende Anteil der im Rahmen der Pistenverlängerung im Erweiterungsbereich zu versiegelnden Flächen wird derzeit als Acker und Grünland landwirtschaftlich genutzt.

Im Rahmen der Pistenverlängerung ist zudem der Hegbach betroffen, der im betroffenen Abschnitt naturnah teilverlegt wird. Diesem Bereich kommt nach Aussage des UVU-Gutachters in hohem Maße die Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu.

Im Bereich der Erweiterungsfläche kommen insbesondere der für den Auenbereich des Hegbaches typische (Auengley-) Braune Auenboden sowie in geringem Ausmaß Gley-Braunerde vor. Diese Böden besitzen nach Aussage des UVU-Gutachters eine insgesamt hohe Wasserdurchlässigkeit und geringes bis mittleres Nitratrückhaltevermögen. Sie sind mit Schwermetallen nicht belastbar. Die Funktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie als Filter und Puffer für Schadstoffe wird daher aus Sicht des UVU-Gutachters als gering bewertet. Die landwirtschaftliche Nutzbarkeit beschränkt sich vor allem auf Acker- und Grünlandnutzung.

Nach den in der UVU getroffenen Feststellungen sind die im Planfeststellungsbereich vorkommenden Böden weder als „einmaliges Natur- oder Kulturdenkmal“ noch als besonders schutzwürdig in ihrer speziellen Ausprägung zu betrachten. Dem planfestzustellenden Bereich kommt auf den bereits versiegelten Flächen keine Funktion, im Bereich der Ausbaufächen aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung insgesamt nur eine geringe Funktion als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen zu. Im Bereich des Hegbaches wird diese Funktion der Böden aufgrund der naturnahen Ausprägung und der bachbegleitenden Vegetation als hoch eingestuft.

Wird die Funktion der Böden als Standort für landwirtschaftliche Nutzung aus Sicht des UVU-Gutachters für den Bereich der Erweiterungsflächen aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zum Teil mit Sonderkulturen als hoch eingestuft, werden demgegenüber die Funktionen Filter und Puffer für Schadstoffe sowie Ausgleichskörper im Wasserkreislauf aufgrund der hohen Wasserdurchlässigkeit und des geringen Filtervermögens als gering eingestuft.

Eine besondere Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ordnet der UVU-Gutachter den Böden im Bereich der bereits versiegelten Flächen ebenso wenig zu wie eine Funktion als Lebensraum, Ausgleichskörper, Filter und Puffer für Schadstoffe oder Standort für die landwirtschaftliche Nutzung. Diesen Flächen wird hingegen eine hohe Funktionserfüllung im Hinblick als Standort für Verkehrsflächen zugeordnet.

Insgesamt ist nach den Ausführungen des UVU-Gutachters für die Böden der Erweiterungsfläche - die Bodenfunktionen sind als gering bis mittel zu bewerten - eine vorwiegend hohe Empfindlichkeit und eine geringe bis mittlere Schutzwürdigkeit festzustellen.

1.1.4 Schutzgut Luft, Klima

Die Aussagen zum lokalen Klima und zur Auswirkung durch die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn auf das Lokalklima sind in den Antragsunterlagen in der

- Anlage 12: Flugklimatisches Gutachten und in der
- Anlage 7: Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Kapitel 5.2 „Klima“ ausgeführt.

Das Flugklimatische Gutachten stellt die regionalen und lokalen Klimaverhältnisse dar und kommt zu dem Schluss, dass der Standort relativ frei ist von extremen Wettererscheinungen und somit aus Sicht des Standortklimas keine besonderen Einschränkungen für die Nutzung des Standortes als Verkehrslandeplatz bestehen. Diese Ausführungen sind sachgerecht.

Hinsichtlich des Schutzgutes Luft wird auf die Ausführungen unter Punkt C II 1.1.1.2 verwiesen.

1.1.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Untersuchungsraum ist durch den zum Teil kleinräumigen Wechsel von intensiv genutzten Flächen und solchen, die eine besondere Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen haben, gekennzeichnet.

Als schutzwürdige Biotop sind im Untersuchungsraum vorwiegend Feuchtgebiete im Bereich der Gewässerauen sowie prägende Landschaftsbestandteile vorhanden. Die UVU nennt als kleinräumige Biotopausweisungen z.B. den Park vom Schloss Wolfsgarten westlich Langen, Frisch- und Feuchtwiesen, Feucht- und Ufergehölze, Schilfröhricht, Baumreihen und markante Einzelbäume. Diese befinden sich z.T. innerhalb von ausgewiesenen bzw. geplanten Natur- bzw. Landschaftsschutzgebieten. Innerhalb des Verkehrslandeplatzes sind keine schutzwürdigen Biotop oder Biotopkomplexe anzutreffen.

Die Gebiete für den Biotop- und Artenschutz, Natur- und Landschaftsschutzgebiete usw. sind in den Karten 5.6.1 bis 5.6.3 der UVU dargestellt. Für einen Teil der dort dargestellten Gebiete hat

sich mittlerweile die naturschutzfachliche und die landesplanerische Zielsetzung geändert. Dies führt jedoch nicht zu einer grundsätzlich anderen Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens für das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Unmittelbar südlich des Verkehrslandeplatzes verläuft der Hegbach mit seiner Aue. Nach der Aussage des Gutachter ist hier die normalerweise für eine Aue charakteristische Dynamik nicht ausgeprägt, da sich durch den trapezförmigen Einschnitt des Gewässers die Überflutungsbereiche auf die unmittelbar angrenzenden Uferböschungen beschränken. Im Rahmen der ökologischen Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass der Ufergehölzbestand am Hegbach gut entwickelt ist und ihm insofern eine besondere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zukommt. Außerdem stellt der Hegbachverlauf nach Aussage des UVU-Gutachters eine wichtige Leitlinie für verschiedene Tierarten dar. U.a. wird er als Jagd- und Flugstraße von Fledermäusen genutzt. Er weist für die Fließgewässerregion eine weitgehend leitbildkonforme Fischbiozönose auf. Obwohl das Arteninventar des Gewässers wegen der mäßigen Gewässerstruktur z.T. gestört ist, ordnet der Gutachter dem Hegbach u.a. wegen des Vorkommens einzelner Arten und auf Grund seiner Vernetzungsfunktion insgesamt eine hohe Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit zu.

Im Bereich des bestehenden Verkehrslandeplatzes sind Hackunkraut- und Ruderalfluren, kalkärmere Getreideunkrautflure, Stickstoffkrautflure, Steinkleeblure, Mähwiesen- und Weidegesellschaften, Glatthaferwiesen, Intensivweiden sowie Mähweiden anzutreffen. Die Grünlandflächen innerhalb des Verkehrslandeplatzes sind aus Sicht des UVU-Gutachters wegen der Bewirtschaftungsintensität für den Arten- und Biotopschutz als weniger bedeutend einzustufen.

Die sich südlich des Hegbaches befindliche Feldgemarkung wird überwiegend ackerbaulich genutzt, insbesondere für den Anbau von Getreide, Mais, Raps, Zuckerrüben, Kartoffeln, Phacelia, Spargel. Außerdem sind hier in kleinem Umfang Obstanbau und Baumschulen anzutreffen. In der ökologischen Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass die Feldgemarkung artenarm ist und lediglich in einigen Strukturen wie Gehölzen und Gräben etwas mehr Arten anzutreffen sind, bei denen es sich jedoch um Arten handelt, die keine besonderen Ansprüche an ihren Lebensraum haben. Der UVU-Gutachter stuft die landwirtschaftlich genutzten Flächen als für den Artenschutz weniger bedeutend ein.

1.1.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Schutzgüter

Im unmittelbaren Planungsbereich sind außer dem Schloss Wolfsgarten westlich von Langen keine Bau- oder Bodendenkmale vorhanden.

1.1.7 Schutzgut Landschaft

Die Umgebung des Landeplatzes wird vorwiegend durch land- und forstwirtschaftlich Flächen sowie durch die Siedlungsgebiete geprägt. Die offenen Landschaftsteile sind durch gehölzgesäumte Bachläufe strukturiert.

Insgesamt wird das Image des betrachteten Raumes durch den Wechsel besiedelter Flächen mit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und durch teilweise ausgedehnte Waldgebiete bestimmt.

Unmittelbar an den Verkehrslandeplatz schließen sich südlich und nordöstlich landwirtschaftliche Nutzflächen an. Wald grenzt südöstlich sowie nordwestlich an. In dem nördlichen Gemarkungsteil von Erzhausen trägt der Hegbach mit seinem begleitenden Gehölzsaum wesentlich zur Strukturierung der Landschaft bei. Für den Standort ist das weitgehend flache Oberflächenrelief charakteristisch.

Der UVU-Gutachter stuft die bestehende Landschaftsbildbeeinträchtigung durch den Landeplatz wegen der geringen Einsehbarkeit durch die angrenzenden Gehölz- bzw. Waldbestände sowie des schwachen Reliefs als gering ein.

Das Landschaftsbild in der Umgebung des Landeplatzes ist nach Aussage des Gutachters infolge der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zum Teil als anthropogen überformt zu bezeichnen, im Übrigen ist es durch Verkehrsachsen, Gewerbeflächen, Hochspannungstrassen sowie den bestehenden Landeplatz vorbelastet. Die Einschätzung des Gutachters wird geteilt.

1.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

1.2.1 Schutzgut Mensch

1.2.1.1 Lärm

Nach den Berechnungen der Lärmgutachten ergibt sich die größte Änderung am Immissionspunkt 4 (Langen, Darmstädter Str. 80) für das Prognosejahr 2009. Es wurde ein äquivalenter Dauerschallpegel von 52 dB(A) errechnet, d.h. gegenüber dem Bezugsjahr 1999 findet eine Erhöhung um 1,9 dB(A) statt (Tabelle 9 der Anlage 14 der Antragsunterlagen). Ursache der Erhöhung der Lärmbelastung ist die neue Routenfestlegung durch die Deutsche Flugsicherung, die ab 06.01.2000 bzw. 10.02.2000 Gültigkeit hat. Diese von den anderen Immissionspunkten abweichende Erhöhung ist daher unabhängig von dem zur Planfeststellung anstehenden Vorhaben zu sehen.

Im Übrigen zeigt die Tabelle, dass nach den Prognoseberechnungen an den bereits lautesten Immissionspunkten 1 und 2 (Erzhausen, Egelsbacher Str. 28a Nordwest-Ortsrand bzw. Thüringer Str. 72 Südwest-Ortsrand), die äquivalenten Dauerschallpegel nur um 0,1 bzw. 0,2 auf 54,6 bzw. 54,2 dB(A) bis zum Jahr 2009 steigen werden.

Im Hinblick auf die lärmmedizinische Beurteilung der Auswirkungen der Lärmimmissionen durch den Flugbetrieb sind neben dem äquivalenten Dauerschallpegel auch das Niveau und die Häufigkeit der auftretenden Maximalpegel, die durch überfliegende Flugzeuge auftreten, von wesentlicher Bedeutung. Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchungen wurden daher auch die Maximalpegel und ihre mittlere tägliche Eintrittshäufigkeit (bezogen auf die Samstage) für die Immissionsorte 1 bis 16 bestimmt. Die Untersuchungen wurden ebenfalls gemäß der 100%-Regelung für beide Flugrichtungen durchgeführt. Die Maximalpegel und ihre Eintrittshäufigkeit für die Jahre 1999 und 2009 können aus der Tabelle 10 im Anhang 14 der Antragsunterlagen entnommen werden. Die höchsten maximalen Einzelpegel bzw. die größte Anzahl der Ereignisse liegen danach im Prognosejahr 2009 am Immissionspunkt 8 (Egelsbach, Altenwohnheim, Dresd-

ner Str. 31) mit 3 x 79,8 dB(A) und am Immissionsort 7 (Erzhausen, Kindergarten, Am Hainpfad 2) mit 9 x 74,9 dB(A).

Die Berechnung des Beurteilungspegels durch stationäre Quellen auf dem Verkehrslandeplatz, insbesondere durch Triebwerktestläufe und Hubschrauberschwebeflüge (Hovern), erfolgten nach den Vorgaben der TA Lärm. Hierbei wurde von einer Einwirkzeit von 0,5 Stunden pro Tag bei den Triebwerktestläufen und von 1,5 Stunden pro Tag beim Hovern ausgegangen. Der höchste Lärmpegel wurde danach mit 52 dB(A) am Immissionspunkt 14 (Erzhausen Nordost-Ortsrand, Dreieckring 28) berechnet.

Für diesen Bereich gibt es den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Weidenbusch“, bei dem in der textlichen Festsetzung festgeschrieben wurde, dass die Aufenthaltsräume mit schalldämmenden Fenstern mit einem Lärmdämmmaß von 10-20 dB(A) auszustatten sind.

Der sich aus der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn ergebene zukünftige Flugbetrieb führt jedoch zu keiner Zusatzbelastung aus stationären Quellen, da auch zukünftig sowohl die Einwirkzeiten wie auch die Geräuschimmissionen dieser Quellen unverändert bleiben sollen.

Die größten Beurteilungspegel an den Immissionspunkten 1 bis 16 im Hinblick auf die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr wurden auch für das Prognosejahr 2008/9 an den Immissionspunkten 4 (Langen, Darmstädter Str. 80) bzw. 16 (Walldorf, An den Eichen 73) mit 71/72 dB(A) und 63 dB(A) ermittelt. Die hohen Belastungen werden insbesondere auch im Prognosejahr 2008/9 durch die Bundesstraße B3 in Langen bzw. die Autobahn A5 in Walldorf hervorgerufen.

Zusammengefasst sind nach den vorgelegten Berechnungen für das Jahr 2009 an den Immissionsorten 1 bis 16 folgende äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq3} , Maximalpegel L_{Amax} und deren Eintrittshäufigkeit des jeweiligen Maximalpegels zu erwarten (100%-Regelung):

Charakteristische Kennzeichnungszeit	alle Samstage während der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres					
	Äquivalenter Dauerschallpegel		Maximalpegel und Eintrittshäufigkeit			
	Immissionsorte		1999		2009	
	L_{Aeq}	L_{Aeq}	L_{Amax}	Anzahl	L_{Amax}	Anzahl
1 Erzhausen, NW-Ortsrand Egelsbacher Str. 28a	54,5	54,6	76,9	3	76,5	2
2 Egelsbach, SW-Ortsrand Thüringer Str. 72	53,9	54,2	76,6	6	78,1	2
3 Bayerseich, Ecke Kurt-Schumacher/Thd.-Heuß-Str.	52,7	52,6	78,0	5	78,1	4
4 Langen, Darmstädter Str. 80	50,1	52,0	78,6	1	80,2	1
5 Erzhausen, Bahnstr. 7 Kindergarten	47,5	47,1	68,3	3	68,3	5
6 Erzhausen, Lessingstr. 1 Lessingschule	48,9	48,3	69,0	5	69,0	4
7 Erzhausen, Am Hainpfad 2 Kindergarten	52,7	53,3	74,9	5	74,9	9

8	Egelsbach, Dresdner Str. 31 Altenwohnheim	53,6	53,6	80,1	5	79,8	3
9	Egelsbach, Kirchstr. 25 Kindergarten Bürgerhaus	52,1	52,2	76,4	3	77,4	4
10	Egelsbach, Wolfsgartenstr. 60 Kindergarten	45,2	46,6	72,0	2	71,9	2
11	Egelsbach, Heidelbergerstr. 19 Ernst-Reuter-Schule	52,9	53,0	76,5	3	77,9	4
12	Egelsbach, Rheinstr. 72 Wilhelm-Leuschner-Schule	50,2	50,6	71,8	5	72,6	4
13	Bayerseich, Kindergarten Kurt-Schumacher-Ring	50,3	50,2	72,1	5	73,3	3
14	Erzhausen, NO-Ortsrand Dreieckring 28	48,5	49,8	70,4	4	71,6	4
15	Erzhausen, Ecke Sandhügelstr./Wingertstr.	43,8	40,9	73,6	2	69,4	1
16	Walldorf, An den Eichen 73	<30	<30	50,5	2	66,8	2

Exakte Angaben zu den zukünftigen Lärmbelastungen durch den Flughafen Frankfurt für die Prognosejahre 2008/2009 konnten nicht vorgelegt werden.

1.2.1.2 Luftschadstoffe

Unter der Zusatzbelastung wird der Anstieg der Immissionsbelastung, bedingt durch Anstieg der Flugbewegungen und die Verlagerung der Flugrouten verstanden - d.h. die Differenz zwischen dem durch den Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes Egelsbach im Beurteilungsgebiet zwischen dem Planungsstand 2009 und dem Istzustand 1999 verursachten Immissionsbeitrag (siehe Anlage 13, Kapitel 7.1 „Zusatzbelastung Jahresmittelwerte“ und Kapitel 7.3 „Tabellarische Ergebnisübersicht“ des Gutachtens Luftverunreinigungen). Diese Zusatzbelastung ist für die Beurteilungsfläche mit maximalem Immissionsbeitrag - außer bei Ruß und Benzol - kleiner als 1% des zugehörigen Grenzwertes (bzw. des Beurteilungswertes soweit kein Grenzwert definiert ist). Die im Gutachten angesetzten Beurteilungswerte für Ruß und Benzol sind jedoch als Leitwerte einzustufen und somit nicht zwingend als Bewertungskriterium heranzuziehen bzw. überzubewerten, wenn diese als Irrelevanzgrenze für die Immissionszusatzbelastung überschritten sind.

Die Darstellung der Gesamtbelastung im Jahr 2009 erfolgt in der Anlage 13, Kapitel 7.5 „Vorbelastung, Zusatzbelastung und Gesamtbelastung“ des Gutachtens Luftverunreinigung. Hierbei wurde nur auf die Komponenten Ruß und Benzol eingegangen, da für die anderen Komponenten die Immissionszusatzbelastung irrelevant ist und daher Immissionsvorbelastung und Immissionsgesamtbelastung gleich zu bewerten sind. Bei Ruß und Benzol hält die Summe aus Vor- und Zusatzbelastung (Gesamtbelastung) die Beurteilungswerte ein.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die berechneten Gesamtjahresimmissionen durch den Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes Egelsbach im Jahre 1999 bzw. 2009, den Kfz-Verkehr 1998/1999 (die Verkehrsimmissionen 2009 werden sich eher verringern bzw. nur geringfügig ändern) und

den Anteilfaktor des Flugbetriebs 1999 an der Gesamtbelastung im Untersuchungsgebiet 27 x 23 km:

		1999/2009	1999/2009	1998/1999	Faktor 1999
Luftschadstoff		Gesamt Flugbetrieb	6 Monate Flugbetrieb	Kfz- Verkehr	Kfz / Flugbetrieb 6 Monate
NO ₂ (aus NO _x)	t/a	6,8 / 7,2	8,8 / 9,5	1.454,8	165,2
CO	t/a	285,3 / 309,5	375,1 / 408,8	2.915,7	7,8
SO ₂	t/a	0,9 / 0,9	1,1 / 1,3	71,6	65,1
Benzol (aus HC)	t/a	0,5 / 0,5	0,6 / 0,6	12,3	20,5
Ruß	t/a	4,2 / 4,4	5,1 / 5,7	82,2	16,1

Die Gegenüberstellung macht nochmals deutlich, dass der Luftschadstoffbeitrag des Verkehrslandeplatzes Egelsbach auf seine Umgebung (Untersuchungsgebiet), nur einen Teilfaktor der Gesamtbelastung ausmacht.

1.2.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion

Die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes wirkt sich direkt durch die Flächeninanspruchnahme aus. Der Hegbach mit der begleitenden Wegverbindung wird überbaut. Die Fuß- und Radwegbrücke wird beseitigt und damit die Verbindung zwischen Erzhausen und Egelsbach getrennt. Dies soll durch eine neue Wegevereinbarung ausgeglichen werden. Insgesamt werden die für die Erholung nutzbaren Flächen in dem nördlichen Teil der Gemarkung von Erzhausen weniger. Außerdem wird die Naherholung durch die Lärmemissionen des Landeplatzes insbesondere im Bereich der An- und Abflugrouten gestört.

Allerdings liegen die Pegeldifferenzen zwischen Bezugs- und Planungsfall in einem kaum wahrnehmbaren Bereich. Der äquivalente Dauerschallpegel liegt bei den für die Erholung bedeutsamen Gebieten im Wesentlichen unterhalb des vom Sachverständigenrat für Umweltfragen langfristig angestrebten Ziel- und Vorsorgewert für lärmbedingte Belästigungen von 55 dB(A).

1.2.2 Schutzgut Wasser

1.2.2.1 Verlängerung der Piste

Mit dem geplanten Vorhaben ist eine zusätzliche Versiegelung von insgesamt ca. 21.280 m² (Verlängerung der Piste und Ausbau der Rollwege, in UVU - Gutachten 21.150 m²) verbunden. Zusätzlich war ein Ausbau/Verbreiterung der bestehenden Rollwege um 0,5 m geplant. Dieser Antrag wurde am 07.08.2001 zurückgenommen.

Die Ableitung des auf der Start und Landebahn und den Rollwegen anfallenden Niederschlagswassers soll ungesammelt breitflächig über die Seitenstreifen und Böschungen erfolgen. Das Niederschlagswasser, das an den Böschungen nicht versickert, soll in großflächigen Mulden mit belebter, bewachsener Bodenschicht gesammelt und versickert werden. Das Niederschlagswasser

trägt damit weiterhin zur Grundwasserneubildung bei. In der belebten Bodenschicht können organische Schadstoffe abgebaut und Schwebstoffe zurückgehalten werden. Die Mulden dienen gleichzeitig als Speicher und sind in Fließrichtung zum Hegbach mit einem erhöhten kleinen Wall versehen, um einen direkten Eintrag des Niederschlagswassers in den Hegbach zu verhindern.

In dem UVU-Gutachten wird davon ausgegangen, dass durch die flächige Versickerung von Niederschlagswasser im Bereich der Pistenverlängerung im Normalbetrieb von keinen relevanten Schadstoffeinträgen in den Untergrund auszugehen ist. Eventuelle Schadstoffbelastungen durch Reifenabrieb werden in der belebten Bodenzone festgehalten und gelangen nicht ins Grundwasser. Dies bedingt jedoch auch, dass im Bereich dieser Flächen keine Betriebsvorgänge stattfinden dürfen, bei denen wassergefährdende Stoffe austreten können. Im Winterbetrieb werden keine Auftaumittel auf der Start- und Landebahn und den Rollwegen eingesetzt.

1.2.2.2 Teilverlegung Hegbach

Der UVU-Gutachter unterscheidet im Rahmen des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes als potenzielle Auswirkungen:

- Umgestaltung eines Oberflächengewässers
- Einleitung von Abwässern in Oberflächengewässer
- Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer

Durch die Verlängerung der Piste ist die Teilverlegung des Hegbaches erforderlich. Dies bedeutet, dass das derzeitige Gewässerbett im Westen der bestehenden Piste verfüllt wird. Die neue Linienführung wird so gewählt, dass sie in weitem Bogen mit breiten Gewässerrandstreifen um die geplante Verlängerung der Piste führt. Die gewählte Linienführung ist unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit (Hindernisfreiheit) maßgebend. Die im Zuge der Pistenverlängerung erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sollen im Eingriffsbereich realisiert werden.

Infolge fehlender Bauwerke, die in das Grundwasser hineinreichen können, sind nach Aussage des UVU-Gutachtens keine Auswirkungen auf die Grundwasserfließrichtung zu erwarten.

Insgesamt geht der UVU-Gutachter davon aus, dass sich durch die Teilverlegung des Hegbachs keine erheblichen Auswirkungen auf die Wasserbilanzen für das Grundwasser und den Hegbach ergeben werden.

Auch die beabsichtigte Verfüllung des bisher bestehenden Hegbachgrabens im Rahmen der Baumaßnahmen wird vom UVU-Gutachter als unbedenklich angesehen. Insbesondere wird - trotz der Wechselwirkungen zwischen Hegbach und Grundwasser - aufgrund der Schwermetallanalysen in ausgewählten Bodenproben aus der Hegbachsohle aus umwelthygienischer Sicht von keiner Beeinträchtigung der Grundwasserqualität ausgegangen.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der Teilverlegung des Hegbachs wird mittel- und langfristig von keiner Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zu-

stand ausgegangen. Nennenswerte Auswirkungen werden nicht erwartet, die Zusatzbelastung wird als gering eingestuft.

Die zukünftigen Strukturen an der Teilverlegungsstrecke werden nach Einschätzung des UVU-Gutachters unter ökosystemaren Gesichtspunkten langfristig vergleichsweise „besser“.

Alternativenbetrachtung

Zur Disposition der Teilverlegung Hegbach stehen zwei verschiedene Möglichkeiten der Ableitung des teilverlegten Hegbachs, die sich nicht in der Linienführung, sondern in der Höhenlage des Bachbettes und damit auch in den unterschiedlichen Böschungsgestaltungen und dem Landschaftsbild unterscheiden.

Ausschlaggebend für diese beiden Varianten ist der in Höhe des Sportplatzes Erzhausen im Hegbach nach einer vorhandenen Sohlschwelle einmündende Kanal eines Regenwasserüberlaufs der Gemeinde Erzhausen.

Die Sohlschwelle weist zwischen Ober- und Unterwasser eine Höhendifferenz von ca. 1,2 m auf. Aus gewässer- und fischökologischer Sicht wäre es grundsätzlich wünschenswert, die Sohlschwelle zu entfernen und das tief eingeschnittene Bachbett höher zu legen. Die höhenabhängige Einleitungsstelle des Kanals aus dem Regenwasserüberlauf stellt jedoch einen Zwangspunkt dar. Durch Verlegung der Einleitungsstelle bachabwärts könnte die Bachsohle angehoben und die Sohlschwelle vollständig zurückgebaut werden (Alternative 2). Bei der Beibehaltung der derzeitigen Einleitungsstelle soll die Sohlschwelle stark abgeflacht werden, so dass sie für Fische durchgängig wird. Die Tiefenlage des Bachbettes bleibt bei dieser Variante jedoch in etwa auf dem derzeitigen Niveau (Alternative 1).

Die zu erwartenden Auswirkungen der beiden Varianten wurden von dem Gutachter schutzgutbezogen gegenübergestellt und bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vergleichend wie folgt bewertet:

Im Vergleich der beiden Varianten erwartet der Gutachter durch die Verlegung des Hegbaches beginnend auf dem Niveau oberhalb der Sohlschwelle (Variante 2) andere Auswirkungen auf die lokalen Grundwasserverhältnisse als durch die Verlegung des Hegbaches beginnend auf dem Niveau unterhalb der Sohlschwelle (Variante 1).

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des dem Planfeststellungsverfahren vorangegangenen Raumordnungsverfahrens, wonach die Umgestaltung des Hegbaches die hydrologischen Verhältnisse nicht verändern darf, ist nach Auffassung des Gutachters durch die im Zuge der Variante 2 erforderliche „Höherlegung“ des Hegbaches über den betroffenen Abschnitt zwischen Einleitung Regenwasserkanal und bestehender Sohlschwelle eine durchgehende Wasserführung des Hegbaches während sommerlicher Trockenperioden nicht gewährleistet. Dies wird im UVU-Gutachten insbesondere vor dem Hintergrund der ökologischen Funktionen und der jahreszeitlich durchgehenden longitudinalen Durchlässigkeit als negativ gewertet. Da das Ziel, den Verlauf des Hegbaches auf Grundwasserniveau beizubehalten, bei Variante 2 nicht durchgängig möglich ist, stuft der Gutachter diese Variante gegenüber der Variante 1 im Hinblick auf die Schutzgüter Geologie/

Grundwasser als deutlich schlechter geeignet ein.

Unterschiedliche Auswirkungen durch die abweichende Führung des Regenwasserkanals lassen sich nach Auffassung des UVU-Gutachters nicht ableiten.

Bei der Variante 1 würde der Hegbach im Bereich der Teilverlegungsstrecke zukünftig ein geringeres Gefälle aufweisen als in seinem bestehenden Gerinne. Gestützt auf die Ausführungen des hydrogeologischen Gutachtens geht der UVU-Gutachter davon aus, dass hierdurch eine allmähliche Erhöhung der Sedimentschicht durch die im Flusswasser schwebenden Sinkstoffe (Kolmatierung) eintreten wird. Die Sohle wird damit im Vergleich zum derzeitigen Zustand undurchlässiger. Zudem wird das neue Bachbett teilweise innerhalb undurchlässiger Deckschichten liegen. Dies führt nach Auffassung des Fachgutachters für Hydrogeologie einerseits zu einer geringeren Infiltration in das Grundwasser. Andererseits wird zukünftig eine längere Fließstrecke für die Versickerung zur Verfügung stehen. Im Oberlauf der Teilverlegung ist nach Aussage des Fachgutachters für Hydrogeologie zudem von einer verstärkten Infiltration auszugehen.

Gestützt auf die Ergebnisse des hydrogeologischen Gutachtens wird nach Einschätzung des UVU-Gutachters eine Grundwasseranreicherung nur lokal auftreten und im Unterlauf der Teilverlegungsstrecke der (teilverlegte) Hegbach als Vorfluter wirken mit der Folge, dass er einen Großteil des im oberen Teil infiltrierten Wassers wieder aufnehmen wird.

Bei beiden Varianten ist nach Ansicht des Gutachters eine Verbesserung der Gewässerstruktur zu erwarten. Die Eignung beider Varianten wird daher von Gutachterseite im Hinblick auf das Schutzgut „Oberflächengewässer“ als gleichwertig eingestuft.

Aus ökologischer Sicht werden von Seiten des UVU-Gutachters beide Varianten als positiv bewertet, da infolge der Entfernung der Sohlschwelle (Variante 2) bzw. der Abflachung (Variante 1) die longitudinale Durchlässigkeit des Gewässers - insbesondere für Fische - deutlich erhöht wird. Hinsichtlich potenzieller Auswirkungen auf die Umweltbereiche Landschaftsbild, Geologie und Grundwasser, Mensch sowie Kultur- und Sachgüter sei - bezogen auf beide Varianten - von keiner Relevanz auszugehen.

Unter Berücksichtigung der zusätzlich erforderlichen Umplanung des Regenwasserkanals bei Variante 2 wird aus UVU-gutachterlicher Sicht die Variante 1 (Ableitung des Hegbachs auf Niveau Unterwasser) als sinnvoll und bevorzugt eingestuft.

Unter Berücksichtigung dieser Vorzugsvariante 1 ist nach Einschätzung des Gutachters die Verwirklichung der Zielvorstellungen

- Erreichen eines naturnahen Gewässerzustandes,
 - Gewährleistung eines intakten Ökosystems,
 - Schaffung eines Grundgerüsts für eine regionale Biotopplanung (Vernetzung)
- zu erwarten.

1.2.3 Schutzgut Boden

Durch den Flugverkehr werden spezifische Schadstoffe emittiert, die zu Schadstoffeinträgen in die Böden des Untersuchungsraumes führen. Bei diesen für den Flugverkehr spezifischen Schadstoffen ist Benzo(a)pyren als relevant für den Boden zu betrachten. Die Abschätzung der Anreicherung von

Benzo(a)pyren im Oberboden ergibt, dass der maximal zu erwartende Wert lediglich 0,005 % des Orientierungswertes von 1mg/kg Boden beträgt.

Durch den Ausbau werden ferner zusätzliche Flächen versiegelt (Verlängerung der Piste: 11.750 m²/ Rollwege: 9.400 m²). Auf diesen versiegelten Flächen kann der Boden seine verschiedenen Funktionen nicht mehr wahrnehmen. Im Bereich der Grünflächen in der Umgebung der asphaltierten Flächen kann der Boden seine Funktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf weiterhin erfüllen.

Innerhalb des zu verlegenden Hegbachabschnittes kommt es infolge der Auffüllung des Bachbettes und der teilweisen Versiegelung zu einer Beeinträchtigung der Bodenfunktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Hinsichtlich der Intensität des Eingriffs und dessen Bewertung wird auf die Ausführungen unter Punkt II 2.3 verwiesen.

1.2.4 Schutzgut Luft, Klima

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird auf die Auswirkungen bei der Verlängerung des Start- und Landebahn und damit verbundenen Verlegung des Hegbaches auf das Lokalklima eingegangen. Die Ausführungen zum Thema sind sachgerecht. Wesentlicher Punkt ist, dass das Gelände weitgehend eben ist und Kaltluftströmungen und ähnliche sich außerhalb des direkten Verkehrslandeplatzgeländes auf das Klima auswirkende Effekte nicht zu berücksichtigen sind.

Eine Verschlechterung der klimatischen Verhältnisse im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung tritt daher nicht ein.

Hinsichtlich des Schutzgutes Luft wird auf die Ausführungen unter Punkt C II 1.2.1.2 verwiesen.

1.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch das Vorhaben werden zusätzliche Flächen in Anspruch genommen.

Für die Verlängerung der Piste und der dazugehörigen Rollwege werden zusätzlich ca. 2 ha versiegelt und gehen damit als Lebensraum für Tiere und Pflanzen verloren.

Es handelt sich hierbei vor allem um Grünland im Bereich des derzeitigen Verkehrslandeplatzes und landwirtschaftliche Nutzflächen. Die beanspruchten Flächen weisen nach der Aussage des UVU-Gutachters nur eine geringe bis mittlere Schutzwürdigkeit auf.

Außerdem wird wegen der Verlängerung der Piste ein Abschnitt des Hegbaches überbaut und ein Teil des Ufergehölzsaumes beseitigt. Im Rahmen der Baumaßnahme wird in diesen Bachabschnitt der derzeitige Lebensraum verloren gehen.

Ferner schließt der UVU-Gutachter nicht aus, dass durch die geplante Baumaßnahme zumindest kurzfristige Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte im Bezug auf bestehende Tierwege (z.B. für Fische, Amphibien, Fledermäuse) auftreten. Nach den Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan bedeutet der Eingriff z.B. für die Fledermäuse einen zeitlich begrenzten Verlust eines Teilbereiches ihres Jagdrevieres.

Die Planung sieht vor, den Hegbach zu verlegen und ihn in einem großen Bogen um die Piste zu führen. Im Zuge dieser Umlegung werden dann zusätzlich ca. 19 ha landwirtschaftliche Fläche beansprucht.

Die Gutachter beabsichtigen gegenüber der derzeitigen Ausprägung des Hegbaches und den landwirtschaftlichen Nutzflächen folgende ökologische Verbesserungen zu erzielen:

- Die geomorphologischen Strukturelemente sollen dem Gewässertyp weitgehend entsprechen.
- Die Kleinbiotope und das Fließverhalten sollen auf den Gewässertyp abgestimmt werden.
- Das Arteninventar von Pflanzen und Tieren soll sowohl im aquatischen als auch im amphibischen und terrestrischen Bereich langfristig verbessert und gewässertypische entwickelt werden.
- Die Ufervegetation erfährt eine Aufwertung durch standorttypische Baum- und Strauchpflanzungen.

Während des Betriebs der Anflugbefeuerung sind Auswirkungen durch die Lichtimmissionen auf Tiere nicht grundsätzliche auszuschließen, da durch eine Beleuchtung bei Dunkelheit Wirbellose angezogen werden. Nach der Aussage des Gutachters sind jedoch relevante Auswirkungen von Anflugbefeuerungen auf Tiere nicht als erwiesen anzusehen. Aus dieser Tatsache und da die Befeuerung nur im Bedarfsfall und über einen kurzen Zeitraum betrieben wird, leitet er ab, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Tierwelt zu erwarten sind.

Einflüsse auf die Standortbedingungen infolge mikroklimatischer Veränderungen sind nicht zu prognostizieren, da nach den Ergebnissen der UVS die Planung sich nicht erheblich auf das Klima in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes auswirkt.

Da sich die Lärmsituation am Landeplatz nach dem technischen Lärmgutachten nicht wesentlich ändert, sind nach Aussage des Gutachters ebenfalls keine erheblichen Auswirkungen durch Lärm auf die Tiere zu erwarten.

In der UVU wird festgestellt, dass nicht mit Auswirkungen durch den Schadstoffeintrag auf Tiere und Pflanzen zu rechnen ist, weil die Immissionszusatzbelastung durch den zukünftigen Flugbetrieb nach der EG-Richtlinie 1999/30/EG für die ökosystemar relevanten Schadstoffe als irrelevant zu bezeichnen ist.

1.2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch das geplante Vorhaben sind keine relevanten Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten. Weder durch Lärm-, noch durch Schadstoffeinwirkungen ist eine Veränderung im Bereich des Schlosses Wolfsgarten wahrscheinlich.

1.2.7 Schutzgut Landschaft

Durch die Verlängerung der Pisten und den Ausbau der Rollwege werden sich die versiegelten Flächen vergrößern. Am westlichen Pistenende ist eine Anhebung des Geländeniveaus durch Aufschüttung geplant.

Infolge der Teilverlegung des Hegbaches wird es zu einer Beseitigung der landschaftsprägenden Gehölzstrukturen in diesem Abschnitt kommen. Es ist beabsichtigt, im Rahmen der naturnahen Teilverlegung wieder standorttypische Gehölze anzupflanzen, so dass wieder ein durchgehender Gehölzgürtel entlang des teilverlegten Hegbaches entstehen soll. Allerdings sind zur Herrichtung von Hindernisfreiflächen bei der Bepflanzung Höhenbegrenzungen zu beachten. Außerdem sind hier regelmäßig Schnittmaßnahmen erforderlich.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung waren gemäß § 12 UVPG die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung zu bewerten.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen hat vor dem Hintergrund einer wirksamen Umweltvorsorge hinsichtlich der in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erfolgen. Sie orientiert sich an einer medienübergreifenden Betrachtung der umweltbezogenen gesetzlichen Bewertungsvorgaben und Schutzzweckbestimmungen im Rahmen der vorliegenden luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung einschliesslich der darin eingeschlossenen Zulassungsentscheidungen.

2.1 Schutzgut Mensch

2.1.1 Lärm

Zur Beurteilung der Lärmsituation durch den Flugbetrieb in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes wurden die äquivalenten Dauerschallpegel (Mittelungspegel) zwischen 45 dB(A) und 75 dB(A) für den Ist-Zustand 1998 und 1999 bzw. den Prognosezeitraum 2008 und 2009 flächenhaft berechnet und grafisch dargestellt (Anlage 14 der Antragsunterlage). Zusätzlich zur flächenhaften Betrachtung wurden die Mittelungspegel und Maximalpegel für 16 ausgewählte Immissionsorte bestimmt. Hierbei handelt es sich um Standorte in Wohn- und Mischgebieten von Erzhäusern, Egelsbach, Bayerseich und Langen. An 8 dieser Standorte befinden sich Schulen bzw. Kindergärten und ein Altersheim. Aus der Tabelle 1 der Anlage 14 der Antragsunterlagen können die detaillierten Adressen der Immissionsorte 1 bis 16 entnommen werden.

Die aufgeführten Werte wurden mit der so genannten 100%-Regelung ermittelt, das heißt, in den Tabellen wurde der ungünstigste Wert beider Flugrichtungen berücksichtigt.

Auf Anregung der Stadt Weiterstadt im Erörterungstermin wurden nachträglich noch zwei Immissionspunkte (Hessenwaldschule, Campingplatz am Steinrodsee) in der Gemarkung Gräfenhausen untersucht und bewertet.

Wie aus dem Abschnitt 2 des Ordners „Ergänzende Unterlagen“ zu entnehmen ist, werden die beiden nachträglich aufgenommenen Immissionsorte in der Gemarkung Gräfenhausen im Wesentlichen durch den Fluglärm des Flughafens Frankfurt mit 55 bis 60 dB(A) bzw. der Campingplatz zusätzlich durch den Straßenverkehr mit bis zu 70 dB(A) geprägt. Der Lärmbeitrag des Verkehrslandeplatzes Egelsbach liegt danach bei max. 47 dB(A) an der Hessenwaldschule und bei max. 49 dB(A) auf dem Campingplatz.

Aufgrund der höheren Belastung durch den Flughafen Frankfurt kommt es bei einer Gesamtbeurteilung des Fluglärms an den beiden Immissionsorten nur zu einer nicht spürbaren Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels durch den Verkehrslandeplatz Egelsbach. Dabei wäre bei einer näheren Bewertung der Gesamtlärmsituation am Campingplatz Steinrodsee zusätzlich auch noch die bestehende hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr zu berücksichtigen.

Das lärmmedizinische Gutachten wurde erstellt auf der Grundlage der Berechnungen des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süddeutschland. Da kein Flugbetrieb während der Nachtzeit von 22:00 bis 6:00 Uhr vorgesehen ist, erfolgte die Bewertung im lärmmedizinischen Gutachten nur entsprechend den Orientierungswerten für den Tag. Die Bewertung erfolgte ebenfalls nach der 100 %-Regelung für beide Flugrichtungen.

Es wurden die gleichen 16 Immissionsorte um den Verkehrslandeplatz ausgewählt, wobei besonders Wert in der Beurteilung auf lärmsensible Bereiche wie Wohngebiete, Kindergärten, Schulen und Altenheime gelegt wurde. Ein Krankenhaus befand sich in dem zur Diskussion stehenden Untersuchungsraum nicht. Einzelne der 16 Immissionsorte wurden bereits bei den vorhergehenden Ausführungen erwähnt.

Das im lärmmedizinischen Gutachten (Seite 58) aufgeführte Jansen-Kriterium von 19 mal 99 dB(A) (Maximalpegel während der Tagzeit), das fachlich sehr umstritten ist (vgl. Maschke: „Gutachtliche Stellungnahme zu den lärmmedizinischen Gutachten M8 und M9 - Ausbau Flughafen Schönefeld“) sollte heute nicht mehr vorrangig zur Bewertung von Fluglärm herangezogen werden. In einem Bericht des Umweltbundesamtes (UBA) werden aus anderen Untersuchungen (Ohkubo) Maximalpegel von höchstens 90 dB(A) angegeben.

Auch im Mediationsbericht zum Ausbau des Frankfurter Flughafens sind auf Grund der Ergebnisse eines Expertenhearings Werte für die erhebliche Belästigung von 85 dB(A) und für langfristige Gesundheitsschäden von 94 dB(A) genannt.

Unabhängig von den Ausführungen im lärmmedizinischen Gutachten von Prof. Dr. Klaus Scheuch, wonach eine akute Gesundheitsgefährdung bei einem unmittelbarem Auftreten von Einzelschallereignissen von 19 mal 99 dB(A) am Tag erst auftreten sollen, kann aufgrund der tatsächlich ermittelten höchsten Maximalpegel bzw. Anzahl der Ereignisse an den Immissionspunkten 4 und 7 von maximal 80,2 dB(A) (ein Ereignis täglich) bzw. 74,9 dB(A) (neun Ereignisse täglich) die Aussage getroffen werden, dass eine akute Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Eine abschließende Bewertung, ab welchem Maximalpegel und wie viel Ereignissen am Tage eine akute Gesundheitsgefährdung eintritt, ist nicht erforderlich, da die ermittelten Werte in jedem Falle unterhalb einer möglichen Gefährdungsgrenze liegen.

Auch die vorgenommene Ableitung der erheblichen Belästigung hinsichtlich des Dauerschallpegels bei einem Wert von $L_{Aeq3} = 65$ dB(A) aus 30% der Betroffenen für Fluglärm ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde nicht unproblematisch. Nach einer neuen Untersuchung des Umweltbundesamtes (UBA) „Fluglärmwirkungen von Ortschaften/Wende Berlin 2000“ sollte der bei Verkehrslärm ermittelte Wert von 65 dB(A) auf Grund der höheren Belästigungswirkung von Fluglärm im Vergleich zu Straßenverkehrslärm und der damit verbundenen stärkeren Stresswirkung auf tags $L_{Aeq3} = 62$ dB(A) gelegt werden. Weiter ist in diesem UBA-Bericht angegeben, dass Fluglärmimmissionen am Tage von 50 dB(A) generell als unkritisch anzusehen sind. Diese Belastung soll zwar zu Belästigungen führen, in der Regel soll aber die Grenze zur erheblichen Belästigung im Sinne des BImSchG bei Fluglärmbelastungen erst oberhalb von 55 dB(A) am Tage erreicht werden.

Im lärmmedizinischen Gutachten (Seite 49) wird von einer zusätzlichen Sicherheit durch die Anwendung des Äquivalenzparameters $q=3$ gesprochen. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass fast alle deutschen und internationalen Fluglärmuntersuchungen auf energieäquivalenten ($q=3$) Messwerten aufbauen. Es wird also durch dieses Verfahren keine zusätzliche Sicherheit eingebaut, sondern die Bewertung wird entsprechend den vorgelegten Berechnungen vorgenommen.

Im Hinblick auf den äquivalenten Dauerschallpegel am Tage, bei dem Prof. Dr. Klaus Scheuch in seinem lärmmedizinischen Gutachten hinsichtlich einer erheblichen Belästigung von einem $L_{Aeq3} = 65$ dB(A) ausging, musste jedoch ebenfalls nicht näher diskutiert werden, da bezogen auf den Bezugszeitraum 2009, der höchste Dauerschallpegel am Immissionsort 1 (Erzhausen, Nordwest-Ortsrand) mit 54,6 dB(A) noch unter dem oben diskutierten Wert liegt.

Die LAI-Leitlinie für Landeplätze, ist bei der Bewertung der Lärmimmissionen auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach anzuwenden. In dieser Leitlinie wird als raumordnerisches Ziel eine Planungszone Siedlungsbeschränkung in den Regionalplänen mit $L_{Aeq3} = 55$ dB(A) empfohlen und für die konkrete Bauleitplanung auf die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 verwiesen.

Auf Seite 59 des lärmmedizinischen Gutachtens ist angegeben, dass sich der Pegel in den 6 verkehrsreichsten Monaten noch verringern werde. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass hier die getrennte Ost- und Westbetriebsrichtungsermittlung vorgenommen wurde, um konform mit der neueren Rechtsprechung zu verfahren.

In dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Az.: 20A92.40134 vom 4.11.1997) ist u.a. aufgeführt, dass Lärm und Lärmpausen nicht über einen Zeitraum von Tagen oder gar Wochen hinweg miteinander verrechnet werden können. Auch ein Gutachten von Dr. Kastka im Rahmen des Mediationsverfahrens ist zu vergleichbaren Aussagen gekommen.

Auch in den vom UA-Lärm des LAI erarbeiteten Vorschlägen zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist wegen der Besonderheit des Fluglärms an Landeplätzen gegenüber den Flughäfen ein Malus von 5 dB(A) vorgeschlagen worden.

Weiterhin wird nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Schulen ein Richtwert von 57 dB(A) angenommen, bei dem mit keiner erheblichen Belästigung von Schülern und Lehrern ausgegangen wird. Eine Gefährdung der Kommunikation im Innen- und Außenbereich

ist daher beim Auftreten der berechneten Immissionswerte, verursacht durch den Verkehrslandeplatz Egelsbach, in jedem Falle nicht zu erwarten.

Berücksichtigt man außerdem, dass bei einem gekippten Fenster noch ein Dämmwert von 10 bis 15 dB(A) vorliegt, so liegen die Innenpegel in den betroffenen Kindergärten und Schulen bei 40 bis 45 dB(A). Bei den berechneten Werten wird daher keine wesentliche Beeinträchtigung des Unterrichtes in den Schulen bzw. der Ruhephase in den Kindergärten zu erwarten sein.

Eine ähnliche Aussage kann auch für den Immissionsort 8 (Altenwohnheim, Egelsbach, Dresdner Str. 31) getroffen werden. Hier ist nach den Berechnungen für 2009 ein äquivalenter Dauerschallpegel von 53,6 dB(A) zu erwarten. Auch hier ist auf Grund der Fensterdämmwerte eine Gefährdung der Kommunikation im Innenraum nicht zu erwarten.

Am Immissionsort 11 (Ernst-Reuter-Schule, Egelsbach, Heidelberger Str. 19), werden Maximalpegel von 77,9 dB(A) bis zu 4 mal im Außenbereich erreicht. Hierbei kann es zu kurzzeitigen Kommunikationsstörungen im Innenraum bei gekipptem Fenster kommen.

Auch am Immissionsort 8 (Altenwohnheim, Egelsbach, Dresdnerstr. 31) sind Maximalpegel von fast 80 dB(A) bei insgesamt 3 Ereignissen am Tag zu erwarten. Dadurch kann die Möglichkeit der kurzzeitigen Kommunikationsstörungen auftreten.

Da diese relativ hohen Werte jedoch in ihrer Häufigkeit weniger (3 mal pro Tag) als an anderen Immissionsorten auftreten, kann davon ausgegangen werden, dass das Kriterium für eine erhebliche Belästigung hier noch nicht erreicht wird, das heißt, in jedem Falle wird ein solcher Wert über dem Auftreten von täglich 3 Ereignissen von 80 dB(A) liegen.

Insgesamt zeigen die Berechnungen, dass sich bis 2009 nur lokale Verschiebungen im Hinblick auf die Lärmbelastungen einstellen werden, d.h. für das Prognosejahr 2009 keine signifikanten Verschlechterungen der derzeit bestehenden Lärmbelastungen zu erwarten sind.

Die für die einzelnen Immissionsorte berechneten flugbetriebsbedingten Lärmbelastungswerte liegen alle unter 55 dB(A) und somit unterhalb des in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie definierten raumordnerischen Zielwertes für die Erforderlichkeit von Siedlungsbeschränkungen.

Sie unterschreiten auch den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen langfristig anzustrebenden Vorsorge- und Zielwert von 55 dB(A). Weiterhin werden damit auch die Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11.10.2000 eingehalten, nach der bei einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach eine relevante Zunahme des Istzustandes der Lärmimmissionen zu vermeiden ist.

Durch das genehmigte Vorhaben sind daher keine erheblichen Lärmauswirkungen zu erwarten.

Mit den unter Punkt A II 2.3.1 aufgeführten Auflagen soll sichergestellt werden, dass der festgesetzte Immissionswert auch zukünftig an allen relevanten Immissionspunkten eingehalten wird. Die geforderten Messstationen ermöglichen eine verbesserte Überwachung hinsichtlich der tatsächlichen Lärmimmissionen.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass nach dem vorgelegten lärmtechnischen Gutachten an den aufgeführten relevanten Immissionsorten 1 bis 16 nur mit Pegeländerungen unter 3 dB(A) zu

rechnen ist und somit von keiner wesentlichen Änderung (spürbaren Veränderung) der bestehenden Lärmbelastung auszugehen ist.

2.1.2 Luftschadstoffe

Der Vergleich der durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach im Beurteilungsgebiet verursachten Gesamtemissionen mit den Emissionen des Kfz-Verkehrs (nur Hauptverkehrsstraßen) im Beurteilungsgebiet zeigt, dass die Emissionen des Kfz-Verkehrs je nach Komponente das 8-fache (CO) bis ca. 150-fache (NO₂) der Emissionen, die durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach verursacht werden, erreichen. Auf Grund der Erfahrungen mit den Emissionsverhältnissen am Flughafen Frankfurt sind diese Emissionsverhältnisse plausibel. Der Vergleich der Emissionsverhältnisse macht deutlich, dass die durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bedingten Emissionen nicht die dominierende Emissionsquelle im Beurteilungsgebiet sind.

Die vom Gutachter für das Umfeld des Verkehrslandeplatzes Egelsbach für die drei kanzerogenen Komponenten angegebenen Werte für die Vorbelastung sind sachgerecht; weiterhin kann davon ausgegangen werden, dass - bedingt durch Maßnahmen insbesondere im Bereich der Kfz-Emissionen - die Immissionsbelastungen durch diese Komponenten in den letzten Jahren gesunken sind und auch noch weiter sinken werden.

Insbesondere ist die EG-Richtlinie 1999/30/EG bis zum 19.7.2001 in deutsches Recht zu überführen. Dadurch sind verschärfte NO₂-Immissionsgrenzwerte zu beachten. Mit einer schrittweisen Absenkung des Immissionsgrenzwertes zur Beurteilung des Jahresmittelwertes der NO₂-Konzentration bis zum 1.1.2010 ist daher der derzeitige Immissionsgrenzwert für NO₂ von 80 µg/m³ auf 40 µg/m³ zu reduzieren. Dies bedeutet, dass derzeit die geschätzte Immissionsbelastung (Jahresmittelwert I1) von ca. 35 µg/m³, heute noch als 45 % des Immissionswertes zu beschreiben ist, im Jahre 2010 dann ca. 90% des dann gültigen Immissionsgrenzwertes erreicht. Die Maßnahmen, um die Immissionsbelastung durch NO₂ zu mindern - wie z.B. verschärfte Emissionsgrenzwerte für PKWs und LKWs - sind auf den Weg gebracht; deshalb ist davon auszugehen, dass die allgemeine Belastung der Atmosphäre durch NO₂ weiter sinkt und zumindest außerhalb der Großstädte - wie z.B. also auch im Umfeld des Verkehrslandeplatzes Egelsbach - im Jahr 2010 die Immissionsgrenzwerte für NO₂ der neuen EG-Richtlinie eingehalten werden.

Hinsichtlich der Bewertung von Benzol ist die vor kurzem veröffentlichte „Richtlinie 2000/69/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft (veröffentlicht im Amtsblatt EG L313, S. 12 - S. 21 vom 13.12.2000)“ zu berücksichtigen. In dieser Richtlinie wird ein Immissionsgrenzwert für Benzol von 5 µg/m³ für die Beurteilung von Jahresmittelwerten festgelegt. Dieser Immissionsgrenzwert ist bis zum Dezember 2002 in deutsches Recht zu übernehmen. Der vom Gutachter für Benzol angesetzte Beurteilungswert von 2,5 µg/m³ bleibt damit ein Luftqualitätsziel.

Im Hinblick auf die Emissionen von Blei durch den Flugbetrieb wurden in den Antragsunterlagen Aussagen anhand der eingesetzten Kraftstoffe gemacht. Auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach werden als Kraftstoffe Kerosin und AV-Gas, ein dem Superbenzin vergleichbarer Kraftstoff ein-

gesetzt. Der Bleigehalt des Kerosins ist vernachlässigbar. Das AV-Gas enthält gegenwärtig noch Bleianteile. Es wurde eine Maximalbetrachtung angestellt, d.h. es wurde angenommen, dass 90.000 Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Egelsbach stattfinden.

Weiterhin wurde angenommen, dass alle Flugzeuge bleihaltigen Treibstoff benutzen und jedes Luftfahrzeug sich mindestens 8 Minuten (Platzrunde oder An- und Abflug) im Luftraum um und über dem Verkehrslandeplatz befindet. Unter Berücksichtigung weiterer konservativer Annahmen und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 Kilometer pro Stunde wurde bei einem Emissionsfaktor von 0,01 g/km eine jährliche Gesamtemission von Blei von 7.8 kg berechnet.

Nach Ziffer 2.6.1.1 der TA-Luft werden Bleiemissionen erst als relevant angesehen, wenn sie den Wert von 0,5 Kilogramm/Stunde erreichen. Dieser Wert wird in keinster Weise erreicht.

Für Ruß sind keine Entwicklungen bekannt, einen verbindlichen Immissionsgrenzwert festzulegen.

Immissionsvorbelastungsmessungen lagen für das Beurteilungsgebiet nicht vor. Sie sind aber auch aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, da auf Grund der allgemeinen Immissionsüberwachung in Hessen keine Hinweise auf eine erhöhte Immissionsbelastung im Raum Egelsbach vorliegen. Außerdem sind die durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bedingten Emissionen im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Beurteilungsgebiet gering und auch die Immissionszusatzbelastungen durch das geplante Vorhaben sind gering bis irrelevant (siehe Anlage 13, Tabelle 7.3.1-1 und 7.3.1-2 sowie Tabelle 7.3.2-1 des Gutachten Luftverunreinigungen). Fallweise wird auf die Ergebnisse der Immissionsmessungen auf dem Flughafen Frankfurt „Luftschadstoffbelastung auf dem Flughafen Frankfurt Main“ (HLfU-Bericht, Heft 261 / 1999) verwiesen, die eine Maximalabschätzung für die Immissionssituation im Umfeld des Verkehrslandeplatz Egelsbach darstellen.

Auf Grund der von der HLUg durchgeführten Immissionsmessungen und unter Berücksichtigung der Emissionsstruktur im Beurteilungsgebiet ist davon auszugehen, dass die Immissionswerte bzw. Immissionsgrenzwerte für die betrachteten Komponenten SO₂, NO₂, CO und Blei im Beurteilungsgebiet um den Verkehrslandeplatzes Egelsbach derzeit eingehalten werden. Darauf hinzuweisen ist aber, dass für die Beurteilung von Immissionsbelastungen durch Benzol, Benzo(a)pyren und Ruß bisher im Geltungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes keine Immissionsgrenzwerte festgelegt sind.

Der Gutachter zieht daher die von einer Arbeitsgruppe des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) erarbeiteten Richtwerte heran; diese Werte sind als Zielwerte für die Luftreinhaltungsplanung und nicht als Grenzwerte zu sehen. Dies wird auch dadurch deutlich, dass in der 23. BImSchV deutlich höhere Werte als die LAI-Werte als Schwellwerte für die Auslösung von konkreten Maßnahmen stehen.

In der Anlage 13, Kapitel 7.7 „Prognosehorizont 2015“ des Gutachten Luftverunreinigungen wurde auf die erwartete Entwicklung der Flugbewegungen für das Jahr 2015 eingegangen und der aus dem Anstieg der Flugbewegungen resultierende Anstieg der Immissionszusatzbelastung abgeschätzt. Im Grunde bleibt die lufthygienische Aussage ähnlich wie für 2009. Die Immissions-

zusatzbelastung bleibt auch hier für die meisten der relevanten Komponenten irrelevant und der Anstieg der Immissionsbelastung bei Ruß und Benzol fällt etwas deutlicher aus. Auch bei der für das Jahr 2015 angesetzten Zahl der Flugbewegungen für Egelsbach zeichnet sich aber aus lufthygienischer Sicht keine Einschränkung der Genehmigungsfähigkeit ab. Beim Vergleich des prognostizierten Wertes von $1,42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit dem Beurteilungswert von $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Rußimmissionen war die Frage aufgetreten, ob eine Obergrenze für die Zahl der Flugbewegungen festgeschrieben werden muss, um den im Planfeststellungsverfahren geprüften Bereich der Immissionsverhältnisse nach oben abzugrenzen.

Angesichts der Plausibilität der Prognose für die Entwicklung der Verkehrszahlen und im Hinblick auf die festgesetzten Regelungen zur Immissionsüberwachung ist eine Festlegung einer Obergrenze für Flugbewegungen nicht erforderlich.

Bei der Immissionsbewertung war auch noch zu berücksichtigen, dass im Jahr 2009 - dem Bezugsjahr für die Planung - , bedingt durch die „Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (Amtsblatt EG L 163, S. 41 - 60 vom 26.6.1999)“ sich die Bewertungsgrundlage ändert; diese Richtlinie musste bis zum 19. Juli 2001 in deutsches Recht umgesetzt werden. Für die Immissionsbeurteilung im anstehenden Verfahren war insbesondere die Verschärfung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) zu beachten (siehe Anlage 13, Kapitel 7.8 des Gutachtens Luftverunreinigungen).

In der Anlage 13, Kapitel 7.2 „Immissionsbelastung 98-Perzentiel-Wert 1999/2009“ des Gutachtens Luftverunreinigungen wird dargestellt, welchen Immissionsbeitrag der Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach im Beurteilungsgebiet hat. Der Immissionsbeitrag des Flugverkehrs ist dabei klein gegenüber dem Beitrag des Kfz-Verkehrs. Zu berücksichtigen ist auch noch, dass der Kfz-Verkehr zwar wesentlich zur Gesamtbelastung (Ist-Zustand) im Beurteilungsgebiet beiträgt, aber auch der Immissionsbeitrag der Quellen außerhalb der Beurteilungsgebiete (z.B. Großraum Frankfurt, Mannheim/Ludwigshafen) zur Immissionsbelastung im Beurteilungsgebiet ebenfalls noch beiträgt.

Die ebenfalls ermittelten Gesamtemissionen des Kfz-Verkehrs auf den Autobahnen und Bundesstraßen im Untersuchungsgebiet zeigen, dass die freigesetzten Schadstoffmengen durch den Kfz-Verkehr wesentlich höher liegen.

Seit Anfang der Achtzigerjahre konnten die Emissionen der Emittentengruppe Industrie nachhaltig gesenkt werden (siehe „Emissionskataster in Hessen - Sachstand 1999“; HLFU-Schriftenreihe Heft 270). Die Maßnahmen auf EG-Ebene, die Emissionen des Kfz-Verkehrs zu mindern (z.B. Einführung des Katalysators, verschärfte Anforderungen an die Treibstoffqualität), fangen seit Mitte der Neunzigerjahre langsam an zu greifen und werden nicht mehr durch die weiter steigende Verkehrsflut überkompensiert; nach Emissionsprognosen des Umweltbundesamtes ist von einer weiteren merklichen Minderung der Emissionen der Emittentengruppe Kfz-Verkehr bis zum Jahre 2015 auszugehen. Bedingt durch die verschärfte Anforderungen an die Wärmeisolierung von Gebäuden und die Feuerungsanlagen zur Gebäudeheizung werden auch die Emissionen der Emittentengruppe Gebäudeheizung bis zum Jahr 2015 sinken, allerdings langsam, da die verschärfte Anforderungen zunächst nur für Neubauten umgesetzt werden und bei Altbauten im Allgemeinen erst im Rahmen einer Gebäudesanierung erfolgen.

Das Komponentenspektrum bei den Flugverkehrsemissionen ist weitgehend ähnlich dem des Kfz-Verkehrs und vergleichbar dem der Gebäudeheizung.

Die Emissionsminderung bei den Emittentengruppen Kfz-Verkehr und Gebäudeheizung werden daher zu einer merklichen Minderung der Immissionsbelastung bei den Komponenten NO_2 , SO_2 , CO, Ruß, BaP und Benzol führen. Der Ansatz im Gutachten Luftverunreinigungen, dass die Immissionsvorbelastung konstant bleibt, ist daher eine deutliche Abschätzung zur sicheren Seite.

Es ist davon auszugehen, dass der Rückgang der Immissionsvorbelastungen in Südhessen bei den o.g. Komponenten durchaus bis 2015, bezogen auf den Stand 1999 bei 30 % liegen wird - ausgenommen SO_2 wo die Emissionsminderungspotenziale schon weitestgehend ausgeschöpft sind.

Das Gutachten Luftverunreinigungen und die im Kapitel „Luft“ der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gezogenen Schlussfolgerungen beschreiben die Auswirkungen der im Zusammenhang mit der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach prognostizierten Immissionsbelastungen sachgerecht. Die Abschätzungen wurden so gewählt, dass sie die Immissionseinwirkungen durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach eher überschätzen. Auch wenn alle Abschätzungen und Modellrechnungen einen Vertrauensbereich haben, steht die Aussage sicher, dass die aus den Emissionen des Verkehrslandeplatzes Egelsbach resultierende Immissionszusatzbelastung bei den relevanten Schadstoffkomponenten nicht dominierend zur Gesamtimmisionsbelastung beiträgt, d. h. die Immissionswerte halten die Beurteilungswerte ein. Auch unter Berücksichtigung der sich ändernden Immissionsgrenzwerte für NO_2 , SO_2 , CO und Benzol bei der Immissionsbewertung nach den neuen EG-Richtlinien bis 2009 bzw. 2015 ergeben sich keine durch die Emissionen des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bedingten Immissionsbelastungen, die Genehmigungsvoraussetzungen einschränken würden.

2.1.3 Erholungs- und Freizeitfunktion

Es ergibt sich in der Bauphase ein Konflikt mit der Erholungsnutzung, da der für die Naherholung bedeutsame Weg entlang des Hegbaches in Anspruch genommen wird.

Weil im Rahmen der Planung vorgesehen ist, eine neue Wegeverbindung entlang der Teilverlegungsstrecke sowie eine Brücke als Anbindung nach Egelsbach wiederherzustellen, geht die UVU nicht davon aus, dass langfristig erhebliche Auswirkungen auf die Naherholung auftreten werden.

Der Gutachter schließt nicht aus, dass sich Erholungssuchende in der unmittelbaren Umgebung des Verkehrslandesplatzes durch einzelne Flugzeuge gestört fühlen. Insgesamt geht er hinsichtlich der indirekten Auswirkungen nach den Ergebnissen der lärmtechnischen und lärmmedizinischen Gutachten von geringem Konfliktpotenzial aus, da, weil es sich um die Fortführung einer bestehenden Nutzung handelt, die Pegeldifferenzen zwischen Bezugs- und Planungsfall im kaum wahrnehmbaren Bereich liegen. Es lässt sich den Karten im Lärmtechnischen Gutachten entnehmen, dass in den für die Erholung bedeutsamen Gebieten (Kapitel 1.1.1.3) der äquivalente Dauerschallpegel unterhalb dem vom Sachverständigenrat für Umweltfragen längerfristig angestrebten Ziel- und Vorsorgewert für lärmbedingte Belästigungen von 55 dB (A) liegt.

Der Gutachter kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Belastungen der Erholungs- und Freizeitfunktion nicht als erheblich einzustufen sind.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich diesem Ergebnis an.

2.2 Schutzgut Wasser

2.2.1 Grundwasser

Die Antragstellerin kommt in ihren Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zu dem Ergebnis, dass infolge der Ausweisung „Bereich für den Grundwasserschutz“ und der Lage des Verkehrslandeplatzes innerhalb der Schutzzone III B des ausgewiesenen Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen der Stadt Mörfelden-Walldorf/ Stadtteil Mörfelden sowie aufgrund des nahe der Oberfläche anstehenden Grundwassers und der Infiltration des Hegbaches im Untersuchungsraum eine hohe Empfindlichkeit gegen potenzielle Schadstoffeinträge gegeben ist.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung kommt zum Ergebnis, dass jedoch sowohl durch die geplante Pistenverlängerung als auch durch die geplante Teilverlegung des Hegbaches keine erheblichen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse - Grundwasserneubildung und Schadstoffeinträge - zu besorgen sind.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Würdigung der gesamten vorgelegten Unterlagen ebenfalls zu diesem Ergebnis. Sie kann sich aber der pauschalen Aussage der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, dass ein Schadstoffeintrag nicht zu besorgen ist, nicht anschließen, da erst in den nachgereichten Unterlagen zur Entwässerungsplanung die Maßnahmen zur Versickerung des Niederschlagswassers dargestellt werden, die verhindern, dass unaufbereitetes Niederschlagswasser direkt ins Grundwasser gelangt.

Die von der Piste ausgehende Schadstoffbelastung des Niederschlagswassers kann mit der einer schwach belasteten Straße verglichen werden. In Wasserschutzgebieten sind für diese Straßen besondere Maßnahmen vorgesehen, die in der Richtlinie für Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) festgelegt sind. Die Antragstellerin beabsichtigt auch diese Maßnahmen analog der RiStWag durchzuführen. In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden diese Maßnahmen jedoch nicht betrachtet.

Ebenso geht die UVU nicht darauf ein, welche Vorkehrungen getroffen werden, um das Grundwasser auch in einem Havariefall, bei dem wassergefährdende Stoffe (Löschwasser, Treibstoffe etc.) auftreten können, zu schützen.

Diese Gesichtspunkte werden von der Antragstellerin erst im Zusammenhang mit der Entwässerungsplanung betrachtet.

Sowohl durch die geplante Pistenverlängerung als auch durch die geplante Teilverlegung des Hegbaches lassen sich unter Beachtung der vorgeschlagenen Maßnahmen und der Auflagen keine erheblichen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse - Grundwasserneubildung und Schadstoffeinträge - ableiten. Die Zusatzbelastung durch das geplante Vorhaben ist - trotz der hohen Empfindlichkeit des Schutzgutes Grundwasser - als gering einzustufen.

Auch die vom UVU-Gutachter um 130 m² (21.150 m² gegenüber 21.280 m²) zu klein angesetzte versiegelte Fläche führt zu keiner anderen Bewertung.

2.2.2 Oberflächengewässer

Wie bereits im Kapitel (1.1.2.2) ausführlich aufgezeigt, können bei Realisierung der Ausbaumaßnahme die zukünftigen Strukturen an der Teilverlegungsstrecke des Hegbachs unter ökosystemaren Gesichtspunkten gegenüber dem derzeitigen Zustand als vergleichsweise besser bewertet werden. In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird davon ausgegangen, dass Schadstoffeinträge durch die vorgesehene Maßnahme nicht zu erwarten sind.

In der UVU wurden die von der Antragsstellerin vorgesehenen Sickermulden, die gleichzeitig als Rückhalteraum dienen, um einen Zufluss des Niederschlagswassers in den Hegbach auszuschließen, nicht berücksichtigt. Erst unter Würdigung der Funktionsweise dieser Mulden, gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung, dass ein Schadstoffeintrag in den Hegbach nicht zu besorgen ist. Um auch im südlichen Bereich den Eintrag von Niederschlagswasser in den Hegbach auszuschließen, sind die Mulden zu verlängern.

Im Vergleich der Teilverlegungsvarianten des Hegbaches ist auf der Grundlage der vorgelegten Planunterlagen die Variante 1 als die gegenüber der Variante 2 umweltverträglichere anzusehen und daher der Teilverlegung zugrunde zu legen. Im Fall der Ausführung der Variante 2 würden ca. 20 % bis 50 % des MNQ-Abflusses des Hegbaches auf der Teilverlegungsstrecke versickern. Hierdurch kommt es nach Aussage des Planers zu einer Anhebung des Grundwasserspiegels im Bereich der geplanten Umleitungsstrecke um bis zu 1,50 m, deren räumliche Ausdehnung mehrere hundert Meter betragen kann. Die Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel, die hohe Versickerungsrate und die nicht abschätzbare Gefährdung der Lebensräume für aquatische Organismen führen daher zu einer Entscheidung für die Planungsvariante 1.

2.3 Schutzgut Boden

In Anlehnung an die UVPVwV kommt der UVU-Gutachter zu dem Ergebnis, dass beim zukünftigen Flugbetrieb der mit konservativen Berechnungsgrundlagen für einen Zeitraum von 30 Jahren errechnete Eintrag von Benzo(a)pyren in die Böden des Untersuchungsraumes über die abgeschätzte Immissions-Zusatzbelastung insgesamt als irrelevant einzustufen ist. Die Funktion der Böden im Untersuchungsraum als Filter und Puffer für Schadstoffe bleibt nach den Feststellungen des UVU-Gutachters nahezu unbeeinflusst. Aus dem zukünftigen Flugplatzbetrieb resultiert für den Untersuchungsraum lediglich eine geringe Zusatzbelastung.

Für den planfestzustellenden Bereich kommt der Gutachter bezogen auf die Verlängerung der Piste zu dem Ergebnis, dass infolge der zusätzlichen Flächenversiegelung der Boden die Funktionen „Standort für landwirtschaftliche Nutzung“, „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“, „Filter und Puffer für Schadstoffe“ sowie „Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen“ nicht mehr wahrnehmen kann. Die Zusatzbelastung wird für diese Flächen daher als hoch eingestuft. Im Bereich der Grünflächen in der Umgebung der asphaltierten Flächen kann der Boden nach den Feststellungen des UVU-Gutachtens aber weiterhin seine Funktionen als „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ erfüllen. Dies gilt ebenso für seine Funktion als „Filter und Puffer für Schadstoffe“, so dass sich für die Grünflächen insgesamt eine geringe Zusatzbelastung ergibt.

Für den planfestzustellenden Bereich kommt der Gutachter bezogen auf die Teilverlegung des Hegbaches zu dem Ergebnis, dass der Boden innerhalb des zu verlegenden Hegbachabschnittes infolge der Auffüllung des Bachbettes und der teilweisen Versiegelung nur noch eingeschränkt die bisherigen Funktionen „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ (z.B. Infiltration ins Grundwasser) und „Lebensraum für Tiere und Pflanzen“ erfüllt.

Aufgrund der weiträumigen und naturnahen Teilverlegung des Hegbaches ist nach Auffassung des UVU-Gutachters davon auszugehen, dass der Boden im Bereich des neuen Bachverlaufs die Funktion „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ wieder in uneingeschränktem Umfang wahrnehmen können. Langfristig wird unter Berücksichtigung der naturnahen Gestaltung des teilzuverlegenden Hegbaches und der vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs eine geringe Zusatzbelastung und damit geringe Einflüsse auf das Schutzgut Boden abgeleitet.

Insgesamt ist aufgrund des UVU-Gutachtens festzustellen, dass durch die zusätzliche Versiegelung infolge der Verlängerung der Piste und der Rollbahnen der Boden in diesem Bereich seine bisherigen Funktionen nicht mehr wahrnehmen kann. Hieraus leitet sich für diese Flächen eine hohe Zusatzbelastung ab. Für den Bereich der angrenzenden Grünflächen ergeben sich geringe Einflüsse. Insgesamt werden die Einflüsse durch die Verlängerung der Piste als mittel eingestuft.

Durch die Teilverlegung des Hegbaches lassen sich unter Berücksichtigung des naturnahen Ausbaus langfristig nur geringe Einflüsse auf das Umweltschutzgut Boden ableiten.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich dem Ergebnis des UVU-Gutachters an.

Für die Auswahl der beiden Varianten hinsichtlich der Höhenlage der Bachsohle des zu verlegenden Hegbachbereiches sind die Auswirkungen für das Schutzgut Boden nicht entscheidend. Aufgrund der notwendigen Verlegung des Regenwasserkanals bei der Variante 2 und den damit verbundenen Eingriff in den Boden kann von einer vergleichsweise besseren Eignung der Variante 1 ausgegangen werden.

2.4 Schutzgut Luft, Klima

Eine Veränderung der klimatischen Verhältnisse im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung ist nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft wird auf die Ausführungen unter Punkt C II 2.1.2 verwiesen.

2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Zusatzbelastung durch den Verlust von Lebensraum für die landwirtschaftlichen Flächen und den Bereich des Verkehrslandeplatzes werden in der UVU als mittel eingestuft, da keine für den Artenschutz wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden.

Der direkte Eingriff in den Hegbach wird als erheblich bewertet, da er einen wertvollen Lebensraum für Tiere darstellt, der im Rahmen der Baumaßnahme verloren gehen wird. In den Planun-

terlagen sind Maßnahmen vorgesehen, mit denen Beeinträchtigungen minimiert und ausgeglichen werden können. Insbesondere der neue Hegbachverlauf soll so gestaltet werden, dass sich z.B. durch eine Verbesserung der Gewässerstruktur dessen ökologische Wertigkeit erhöht.

Der Gutachter geht davon aus, dass mittel- bis langfristig keine erheblichen Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen durch die Teilverlegung des Hegbaches mehr festzustellen sind.

Bezüglich Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte kommt er zu der Einschätzung, dass diese im Zuge der Baumaßnahme kurzfristig auftreten können, für die Fledermäuse und die Avifauna hierdurch jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind, da in der unmittelbaren Umgebung vergleichbare Lebensräume zur Verfügung stehen, in die Tiere ausweichen werden. Mittel- bis langfristig werden sich die Tiere auf den neuen Bachlauf als Biotopverbundsystem einstellen.

Die Auswirkungen durch Licht- oder Lärmemissionen oder den Eintrag von Luftschadstoffen werden durch den UVU-Gutachter insgesamt nicht als erheblich eingestuft.

Die Planfeststellungsbehörde kann die in der UVU vorgenommene Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen nachvollziehen. Erkenntnisse, die das Bewertungsergebnis grundsätzlich in Frage stellen, liegen nicht vor.

2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Aufgrund einer fehlenden Relevanz des Vorhabens für Kultur- und Sachgüter kommt diesen Schutzgüter bei der Bewertung der Umweltauswirkungen keine Bedeutung zu.

2.7 Schutzgut Landschaft

Nach Ansicht des UVU-Gutachter wird sich der Gebietscharakter durch die Verlängerung der Piste nicht wesentlich verändern, da es sich um die Weiterführung einer bestehenden Nutzung handelt.

Trotz der Anhebung des Geländeneiveaus bleibt die Einsehbarkeit des Verkehrslandeplatzes weiterhin gering, da aus süd- und westlicher Richtung die Sichtbeziehungen wieder durch die Pflanzungen entlang des neuen Bachlaufes eingeschränkt werden.

Die im Zuge der Teilverlegung des Hegbaches erforderliche Beseitigung der Gehölzstrukturen wird in der UVU als erheblich eingestuft. Dieser Eingriff wird als ausgleichbar bewertet. Der Gutachter geht wegen der zukünftig mäandrierenden Fließstrecke und der naturnäheren Gestaltung mittel- bis langfristig von einer Aufwertung des Landschaftsbildes aus.

Die Bewertung der UVU wird im Wesentlichen durch die Planfeststellungsbehörde geteilt. Dauerhaft ist kein erheblicher Einfluss der Erweiterung auf das Landschaftsbild zu erwarten, da die Planung auch die Neugestaltung des Hegbachlaufes beinhaltet und das Landschaftsbild somit in gleicher Qualität wieder herstellbar ist.

2.8 Wechselwirkungen

Mit der Umsetzung des Vorhabens sind folgende umweltrelevante Wechselwirkungen verbunden:

Durch die Ableitung von Niederschlagswasser über die Pistenentwässerung und der anschließenden Versickerung wird die Grundwasserneubildung gefördert. Aufgrund vorhabenbedingter Schadstoffimmissionen sind Einwirkungen auf andere Schutzgüter (Mensch, Pflanzen, Boden, Wasser, Tiere) zu erwarten. Ein relevanter bzw. unzumutbarer Schadstoffeintrag kann jedoch angesichts der o.g. Immissionen nicht abgeleitet werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass von dem Vorhaben zusätzliche Belastungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Natur und Landschaft, Wasser, Boden, Luft und Klima ausgehen.

Diese negativen Auswirkungen sind aber weder bezogen auf die einzelnen Schutzgüter noch bei einer medienübergreifenden Betrachtung der Auswirkungen auf die gesamte Umwelt so gravierend, dass von einer Beeinträchtigung des Allgemeinwohls oder der gesetzlichen Umweltschutzbestimmungen durch schädliche oder unzumutbare Umweltauswirkungen ausgegangen werden müsste.

Es sind ferner umfangreiche Maßnahmen zur Minderung bzw. zum Ausgleich der Umweltauswirkungen vorgesehen. Mit irreversiblen Folgen ist - abgesehen von der zusätzlichen Versiegelung der Bahnflächen - nicht zu rechnen.

Die erfolgte Bewertung der Umweltauswirkungen wurde bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die entsprechenden Teile der nachfolgenden Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens hingewiesen.

III. Materiell-rechtliche Würdigung

Dem Antrag der Hessischen Flugplatz GmbH (HFG) auf Ausbau des Verkehrslandeplatzes Egelsbach war statt zugeben, weil das nach § 8 LuftVG planfeststellungsbedürftige Änderungsvorhaben rechtmäßig ist.

Das Vorhaben ist nach den Zielsetzungen des LuftVG gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten, um den gegenwärtigen- und zukünftigen Verkehrsbedürfnissen und den veränderten gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Unüberwindbare zwingende gesetzliche Vorschriften bzw. Planungsleitsätze stehen der Planung nicht entgegen. Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, wie sie in der Darstellung der Umweltauswirkungen und deren Bewertung sowie bei der Behandlung der Einwendungen aufgeführt

sind, kommt die Behörde zu dem Ergebnis, dass der beantragte Plan unter Berücksichtigung der in Abschnitt A II.2 aufgeführten Nebenbestimmungen festzustellen ist.

1. Planrechtfertigung

Nach § 8 Abs. 1 LuftVG ist die Genehmigungsbehörde zur luftrechtlichen Fachplanung ermächtigt. Diese Ermächtigung räumt ihr eine planerische Gestaltungsfreiheit ein. Diese planerische Gestaltungsfreiheit ist rechtlichen Bindungen unterworfen. Hierzu gehört u.a. die Rechtfertigung des konkreten Planvorhabens (Planrechtfertigung). Sie ist auch letztlich bei der Abwägung von Bedeutung. Planrechtfertigung bedeutet dabei nicht, dass die Planung unausweichlich ist. Vielmehr wird diesem Erfordernis Genüge getan, wenn die Planung vernünftigerweise geboten ist. Diese Voraussetzungen sind bei dem vorliegenden Vorhaben gegeben, denn die Verlängerung der Start- und Landebahn dient der Bestandssicherung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach. Diese Bestandssicherung kann aufgrund der JAR-OPS 1 (Anwendungsbestimmungen zu den JAR-OPS 1 in der fünften Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät – 5. DV Luft-BO – vom 5. Oktober 1998) nur bei einem Ausbau realisiert werden. Dieses Ziel steht auch im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Danach soll der Verkehrslandeplatz Egelsbach den Anschluss der Region an die allgemeine Luftfahrt ergänzen, wobei eine Verbesserung der Infrastruktur vorzusehen ist.

2. Notwendigkeit des Ausbaus

2.1 Lage des Verkehrslandeplatzes Egelsbach

Der Verkehrslandeplatz Egelsbach liegt in der südhessischen Planungsregion inmitten des Rhein-Main-Gebietes. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist für die Verkehrsträger Straße (BAB A 5 und BAB A 661) und Schiene (S-Bahn-Station Egelsbach) als sehr gut zu bezeichnen. Auch der nächstgelegene internationale Verkehrsflughafen (Flughafen Frankfurt Rhein-Main) ist verkehrsgünstig per Bahn und Auto zu erreichen. Innerhalb von 30 - 40 km oder 30 Autominuten kann der Verkehrslandeplatz Egelsbach vom südlichen Bereich Frankfurt, vom östlichen Main-Taunus-Kreis, vom westlichen und nordwestlichen Teil des Kreises Darmstadt-Dieburg, von der Stadt Darmstadt, vom nordöstlichen und westlichen Teil des Kreises Groß-Gerau sowie von der Stadt Offenbach erreicht werden.

2.2 Entwicklung des Luftverkehrs

Seit der Genehmigung am 01.10.1955 durch den damaligen Hessischen Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat sich der Verkehrslandeplatz Egelsbach zum verkehrsreichsten Platz der allgemeinen Luftfahrt innerhalb der Bundesrepublik Deutschland entwickelt.

Die größte Anzahl von Flugbewegungen war Anfang/Mitte der 70-er Jahre zu verzeichnen. Damals fanden am Verkehrslandeplatz Egelsbach über 126.000 Flugbewegungen jährlich statt, wobei es sich überwiegend um einmotorige Ausbildungs- bzw. Gelegenheitsflüge handelte.

Die zurückliegenden Jahre sind gekennzeichnet von einer ganz wesentlichen Änderung des Verkehrsmixes zugunsten des Anteils am gewerblichen Verkehr, der mittlerweile ca. 40 % des Gesamtverkehrsaufkommens ausmacht.

Auf dem Verkehrslandeplatz hat sich die Zahl der Flugbewegungen seit dem Jahr 1956 wie folgt entwickelt:

1956	38000
1957	44500
1958	42000
1959	38500
1960	37000
1961	41500
1962	42483
1963	47350
1964	65398
1965	66588
1966	77568
1967	97679
1968	93294
1969	105160
1970	109550
1971	115718
1972	126239
1973	110082
1974	101220
1975	99483
1976	91362
1977	92232
1978	90397
1979	99010
1980	89997
1981	86093
1982	76661
1983	75368
1984	65742
1985	67387
1986	71438
1987	81355
1988	100847
1989	99573
1990	99603
1991	90245
1992	92460
1993	88308
1994	83456

1995	77673
1996	73632
1997	76981
1998	73131
1999	86799
2000	82074

Seit dem Jahre 1992 verteilen sich die Flugbewegungen auf den gewerblichen Verkehr wie folgt:

1992:	26644
1993:	25419
1994:	33533
1995:	30646
1996:	25824
1997:	31074
1998:	26288
1999:	35298
2000:	32721.

Abgeleitet von der langjährigen Entwicklung des Verkehrsmixes und der hieraus resultierenden Verschiebung in den Anteilen der Luftfahrzeugkategorien und -klassen ergibt sich die Prognose für das zukünftige Luftverkehrsaufkommen. Ausgehend vom Basisjahr 1998 und vom Bezugsjahr 1999 werden im Rahmen des 10-jährigen Prognosezeitraums für das Jahr 2008 ca. 86.000 und für das Jahr 2009 ca. 87.000 Flugbewegungen erwartet. Dies stellt gegenüber dem Basisjahr 1998 eine Steigerung der Gesamtflugbewegungen von ca. 17 % dar bzw. eine jährliche Steigerungsrate von 2 %. Gegenüber dem bundesweit für „Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze“ festzustellenden Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens von jährlich 4,8 % zwischen 1997 und 1998 und der bundesweiten Steigerungsrate im Jahre 1999 von 9,9 % ist die Steigerungsrate am Verkehrslandeplatz Egelsbach als moderat anzusehen, d.h. eine erhebliche Steigerung der Flugbewegungen ist nicht zu erwarten.

2.3 Arbeitsplätze

Am Verkehrslandeplatz Egelsbach haben im Juli 2001 neun gewerbliche Luftfahrtunternehmen ihre Home-Base. Drei dieser Unternehmen haben ein eigenes „JAR-OPS 1 betroffenes“ Flugzeug am Platz, die sechs anderen Unternehmen haben zwar kein eigenes betroffenes Flugzeug am Platz, sind jedoch angesichts ihrer wirtschaftlichen Verflechtungen (z.B. Zulieferer, gewerblicher Geschäftsreiseverkehr usw.) auf externe Flugzeuge angewiesen.

Die am Verkehrslandeplatz ansässigen Luftfahrtunternehmen haben im Einzelnen insgesamt folgende Mitarbeiterzahlen (Stand 2000):

AFC Aero Service Handels- und Verwaltungs GmbH	:	19
Diamond Air Service GmbH	:	15

VIP-Jet Express GmbH	:	25
Panda Flight Management	:	3
Heli Transair GmbH	:	20
Motorflugschule Egelsbach GmbH	:	24
Röder Präzision GmbH	:	282
Skyline Helicopter GmbH	:	6

Die Firma Rollladen Schneider Flugzeugbau GmbH ist in der Gemeinde Egelsbach, nicht aber am Verkehrslandeplatz ansässig und beschäftigt 99 Arbeitnehmer.

Am 01.06.2001 waren bei der Antragstellerin selbst, der Hessischen Flugplatz GmbH, 32 Mitarbeiter beschäftigt.

Unter Einbeziehung der genannten Unternehmen beträgt die Beschäftigungszahl am Verkehrslandeplatz Egelsbach insgesamt 525.

2.4 Öffentliches Interesse

Der Verkehrslandeplatz Egelsbach liegt im Herzen des Rhein-Main-Gebietes und ist für den allgemeinen Luftverkehr zugelassen. Das Rhein-Main-Gebiet gehört wirtschaftlich zu den stärksten Regionen Deutschlands. Die nahe gelegene Stadt Frankfurt am Main mit ihrem bedeutenden Verkehrsflughafen ist Dienstleistungs- und Bankenmetropole. Der Verkehrslandeplatz Egelsbach hat sich als Gewerbestandort für Luftfahrt- und angelagerte Unternehmen in den letzten Jahren äußerst positiv entwickelt. Der uneingeschränkte gewerbliche Luftverkehr im Segment der Allgemeinen Luftfahrt am Verkehrslandeplatz Egelsbach ist für die Luftfahrtunternehmen eine wesentliche Betriebsvoraussetzung, d.h. der gewerbliche Luftverkehr stellt in seiner Gesamtheit am Verkehrslandeplatz Egelsbach den tragenden wirtschaftlichen Faktor dar, auf dem die Ansiedlung und Entwicklung der am Standort tätigen Unternehmen existenziell beruht.

Die 1998 am Verkehrslandeplatz Egelsbach ansässigen Unternehmen erwirtschafteten im gleichen Jahr einen Umsatz von ca. 76 Mio. DM, davon waren ca. 68 Mio. DM (90 %) direkt oder indirekt mit dem gewerblichen Flugverkehr verbunden, während der Anteil der gewerblichen an allen Flugbewegungen lediglich rund 36 % ausmachte. Dies verdeutlicht, dass die wirtschaftlichen Folgewirkungen für den Gesamtstandort Verkehrslandeplatz Egelsbach weitaus höher sind als der Anteil von JAR-OPS 1 betroffenen Flugbewegungen. Auch wenn nur ein geringer Teil der gewerblichen Flugbewegungen von den JAR-OPS 1-Bestimmungen betroffen ist, ist die wirtschaftliche Bedeutung eines uneingeschränkt nutzbaren Flugplatzes für die Unternehmen am Standort weitaus höher.

Eine nicht uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Verkehrslandeplatzes Egelsbach wirkt sich mit großer Wahrscheinlichkeit negativ auf die Auftragslage der Unternehmen aus. Es besteht die Gefahr der Abwanderung von Unternehmen oder der Abbau von Arbeitsplätzen. Dies liegt nicht

im öffentlichen Interesse. Der Verkehrslandeplatz Egelsbach nimmt darüber hinaus bereits heute eine nahezu 100%-ige Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wahr.

Um diese Entlastungsfunktion weiter zu erhalten, damit der Flughafen Frankfurt seine globalen Aufgaben im Charter- und Linienflugverkehr mit seiner Hubfunktion erfüllen kann, sind die dafür notwendigen betrieblichen Einrichtungen am Verkehrslandeplatz Egelsbach zu schaffen und zu unterhalten. Weiterhin sind geeignete Maßnahmen zum Erhalt und zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrslandeplatzes Egelsbach durchzuführen.

2.5 Interesse der Hessischen Flugplatz GmbH

Bei einem Verzicht auf das Vorhaben gäbe es negative finanzielle Auswirkungen für die Antragstellerin. Diese beinhalten den Wegfall der Umsätze aus dem Flugbetrieb der durch die JAR-OPS 1 betroffenen Flugzeuge, weitere Einbußen von direkt im Zusammenhang mit der Verkehrsabwicklung am Verkehrslandeplatz Egelsbach stehenden Einnahmearten wie Abstell- und Unterstellgebühren, Nutzung des Waschplatzes, Verkauf von Flugbetriebsstoffen etc., weitere finanzielle Verluste durch indirekte Effekte, vor allem hinsichtlich des Statureffektes des Verkehrslandeplatzes Egelsbach als Flugplatz für den Geschäftsreiseflugverkehr, sowie Provisions-, Miet- und Pachterlöse und schließlich um Einnahmeverluste durch bereits entgangene Flüge aus Ländern, in denen JAR-OPS 1 schon anzuwenden ist.

Es handelt sich sowohl um direkte als auch indirekte Umsätze. Rund 40 % der gesamten Einnahmearten wären bei einem Verzicht auf den Ausbau direkt tangiert, sie machen aber zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse aus. Allein die Einnahmen aus dem Flugbetrieb machen ein Drittel des Gesamtumsatzes des Verkehrslandeplatzes Egelsbach aus. Weitere 25 % der Umsätze wären indirekt betroffen. Die finanziellen Auswirkungen bei einem Verzicht auf das Vorhaben würden 90 % der gesamten Umsatzerlöse, bezogen auf das Jahr 2000, entweder direkt oder indirekt betreffen.

Die Antragstellerin hat mit der heutigen Fraport AG mit Wirkung ab dem 01.07.1987 einen Interessengemeinschaftsvertrag abgeschlossen, der 1997 mit dem zweiten Nachtrag bis zum 30.06.2003 verlängert wurde. Nach diesem Vertrag übernimmt der Verkehrslandeplatz Egelsbach Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt für die allgemeine Luftfahrt. Um Beeinträchtigungen des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt durch den Betrieb am Verkehrslandeplatz Egelsbach auszuschließen, verpflichtet sich die Antragstellerin, alle dafür notwendigen betrieblichen Einrichtungen zu schaffen und zu unterhalten.

Für die zur Wahrnehmung dieser beiden Aufgaben durchgeführten Maßnahmen erstattet die Fraport AG der Hessischen Flugplatz GmbH Kosten in Höhe von bis zu 500.000,- DM jährlich. Im zweiten Nachtrag zum Interessengemeinschaftsvertrag ist festgehalten, dass die Antragstellerin alle nach dem 30.06.1998 geleisteten Fördermittel der Fraport AG zurückerstatten muss, wenn der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Egelsbach eingestellt wird bzw. der Entlastungseffekt nicht mehr wahrgenommen werden kann. Ein Verzicht auf das Vorhaben würde diesen Tatbestand erfüllen, da alle JAR-OPS 1 betroffenen Flugbewegungen auf andere Flugplätze, d. h. auch auf den Frankfurter Flughafen ausweichen müssten. Die Geschäftsgrundlage für den Interessen-

gemeinschaftsvertrag mit der Fraport AG würde entfallen und in der Folge auch die jährlichen Kostenerstattungen von bis zu 500.000,-- DM.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Änderungsplanung für den Verkehrslandeplatz Egelsbach wegen der erforderlichen Anpassung an europäische Standards, der Erhöhung der Sicherheit, der qualitativen Verbesserung der Nutzbarkeit insbesondere für Geschäftsreiseflugzeuge und der Erhaltung der infrastrukturellen Bedeutung des Landeplatzes für die Region gerechtfertigt ist.

3. Planungsalternativen

3.1 Allgemeines

Die Hessische Flugplatz GmbH beantragt die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach um 410 m nach Westen sowie die Umwidmung der Überrollstrecke am Ostende der bestehenden Start- und Landebahn (= 90 m) zur Piste.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen einer Alternativprüfung gehalten, diejenige Lösung für die Durchführung des Vorhabens zu finden, die private und öffentliche Belange am wenigsten beeinträchtigt, das Ziel jedoch - ggf. mit Abstrichen - verwirklicht (Schlarmann, DVBl. 1992, Seite 871). Dieser Grundsatz der geringstmöglichen Beeinträchtigung bei optimaler Zielverwirklichung erfordert, mögliche Alternativen für die Verwirklichung des Vorhabens aufzuzeigen, miteinander zu vergleichen und schließlich diejenige Alternative zu finden, die das Ziel verwirklicht, aber private und öffentliche Interessen am geringsten beeinträchtigt (Schlarmann a.a.O. Seite 871). Daher hat die Planfeststellungsbehörde nach gefestigter Rechtsprechung die Pflicht, neben der beantragten Planung auch Alternativen zu untersuchen und abzuwägen (z.B. BVerwG DVBl. 1969, 362; BVerwG DVBl. 1974; BVerwG 1980, 123; OVG Münster BRS 36, 25). Die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, mehrere Planungsalternativen zu prüfen, folgt aus dem Abwägungsangebot. Für die Alternativprüfung hat dies zunächst zur Folge, dass (nur) ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen in die Abwägungen mit einbezogen werden müssen (Schlarmann a.a.O. Seite 873). Für die Anforderung an die Alternativprüfung im Einzelnen sind von der Rechtsprechung bislang keine durchgängigen Kriterien herausgearbeitet worden. Entscheidend ist letztlich der jeweilige Einzelfall. Anerkannt ist dabei aber, dass im jeweiligen Einzelfall darauf abzustellen ist, ob sich die Alternativlösung „ernsthaft anbietet“ (BVerwG NJW 1986, 80, 81; BVerwG DVBl. 1987, 573, 583; BVerwG NVwZ 1989, 458, 460) oder sich „aufdrängt“ (BVerwG UPR 1989, 273; „aufdrängt oder zumindest nahe liegt“; Hofmann/Grabherr, LuftVG § 6 Rd.Nr. 65 mwN). Dies ist dann der Fall, wenn eine Alternativlösung nahe liegt, durch die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (BVerwG NJW 1986, 80, 81). Alternativlösungen liegen jedenfalls dann nahe, wenn bei gleicher oder annähernd gleicher Zielverwirklichung rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit vermieden werden können (BVerwG DVBl. 1987, 573, 583). Verletzt ist das Abwägungsgebot im Sinne unzureichender Berücksichtigung, wenn die „Planungsbehörde eine von der Sache her nahe liegende Alternativlösung verworfen hat, durch die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können“ (BVerwGE 71, 166, 171).

Ob es solche Planungsalternativen im konkreten Fall gibt, hat die Planfeststellungsbehörde zu ermitteln. Dabei hat sie solche Alternativen besonders zu berücksichtigen, die von einem Beteiligten im Planungsverfahren vorgeschlagen wurden (BVerG DVBl. 1989, 510, 511).

3.2 Beschreibung und Vergleich der Alternativen

Bei der Alternativenuntersuchung sind sowohl externe als auch interne Varianten zu untersuchen.

3.2.1 Externe Varianten

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen wurden folgende Flugplätze als mögliche externe Alternativen zu dem geplanten Vorhaben betrachtet:

- Egelsbach
- Gelnhausen
- Reichelsheim/Wetterau
- Aschaffenburg
- Mainbullau
- Mainz-Finthen
- Worms
- Mannheim-Neuostheim.

Es handelt sich hierbei um Flugplätze in der südhessischen Planungsregion und den angrenzenden Gebieten. Die vergleichende Bewertung erfolgte anhand ökonomischer als auch ökologischer Kriterien im Hinblick auf den Standort. Die Untersuchung kommt dabei zu dem Ergebnis, dass der Verkehrslandeplatz Egelsbach in Kombination der Kriterien „infrastrukturelle Anbindung“ und „Lage zu den Wirtschaftszentren im Betrachtungszeitraum“ deutliche Vorteile gegenüber den anderen untersuchten Verkehrslandeplätzen besitzt. Wesentlicher Faktor ist hierbei der zunehmende Flexibilisierungsanspruch der Geschäftsreisenden. Das heißt, schon jetzt und auch zukünftig ist davon auszugehen, dass solche Standorte bevorzugt werden, die ein Höchstmaß an Zeitersparnis und Effizienz bringen. Dazu gehört die Ein- und Anbindung eines Verkehrslandeplatzes in ein regionales/überregionales Verkehrssystem. Die Verkehrsträger Straße (hier: Bundesautobahn) und Schiene (hier: ICE-Anschlüsse) sowie der internationale Verkehrsflughafen Frankfurt am Main sind vom Standort Egelsbach innerhalb kürzester Zeit erreichbar. Damit erfüllt der Standort Egelsbach aufgrund seiner geografischen Lage alle Voraussetzungen als Baustein eines integrierten Verkehrskonzeptes in der südhessischen Planungsregion.

3.2.2 Interne Varianten (Pistenverlängerung)

- Als Alternativen der Pistenverlängerung sind zu nennen:
 - Verlegung der Piste und Ausrichtung N-W / S-E (Variante A) - Verlegung der Piste und Ausrichtung S-W / N-E (Variante B)
 - Verlegung der Piste nördlich der bestehenden Anlagen (Variante C)
 - Verlängerung der Piste Richtung Osten (Variante D)

- Nichtverlängerung der Piste (= Nullvariante = Variante E)
- Verlängerung der Piste Richtung Westen (Variante F, entspricht dem geplanten Vorhaben).

Anhand der Bewertungskriterien

- Lage von Wohn- und Mischgebieten
- Lage von überregional bedeutsamen Verkehrswegen (BAB, Schiene)
- Lage von Freilandleitungen
- Lage von Kontrollzonen
- Lage von ökosystemar bedeutsamen Bereichen
- Inanspruchnahme von Grund und Boden

kommt die Variantenuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Varianten A, B und C den Neubau aller wesentlichen infrastrukturellen Einrichtungen eines Verkehrslandeplatzes zur Folge haben. Neben den ökonomischen Konsequenzen eines Neubaus stellt die hiermit verbundene Inanspruchnahme von Grund und Boden einen erheblichen und nur schwer vertretbaren Eingriff dar. Die Varianten A und C nehmen zudem ökosystemar bedeutende Bereiche in Anspruch. Der aus Variante B resultierende Flugplatzverkehr wäre zudem mit unzulässigen Eingriffen auf die Ortslagen Egelsbach und Erzhausen verbunden.

Die Varianten D und F nutzen die vorhandenen Strukturen des Verkehrslandeplatzes Egelsbach. Die Eingriffe in Grund und Boden wären jeweils nur durch die Maßnahme der Pistenverlängerung selbst gegeben. Variante D wäre mit einem nicht zumutbaren Eingriff auf die angrenzende überregionale Bahnstrecke (ICE-Linie) verbunden. Aus Variante F resultiert hingegen ein Eingriff in das benachbarte Hegbachsystem. Dieser kann jedoch gemäß den ökologischen Untersuchungen und Einschätzungen durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden.

Die Variante E (= Nullvariante) bringt im Wesentlichen negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Antragstellerin mit sich.

Diese wirtschaftlichen Auswirkungen infolge des Verzichts auf das Vorhaben sind sehr viel größer als es der Anteil der gewerblichen Flugbewegungen bzw. der Anteil der JAR-OPS 1 betroffenen Flugbewegungen suggerieren würde:

- Im Minimum fielen alle JAR-OPS 1 betroffenen Flugbewegungen weg. Im Maximum könnten bis zu 15 % der Flugbewegungen betroffen sein (Anteil der gewerblichen Taxiflüge und sonstige gewerbliche Flüge an allen Flugbewegungen).
- Die finanziellen Verluste der Antragstellerin aus dem Ausfall von Landegebühren würden zwischen 15 und 21 % der gesamten Umsätze aus den Landegebühren ausmachen. Die Summe aller Umsatzeinbußen könnte im worst case über 30 % der bisherigen Umsatzerlöse der Antragstellerin ausmachen.

- Es ist fraglich, ob die potenziellen Umsatzverluste durch Auffangmaßnahmen ausgeglichen werden können. Voraussetzung für die Umsetzung von Auffangmaßnahmen wäre die Änderung des Gesellschaftsvertrages der Antragstellerin.
- Die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze bei der Antragstellerin sind absolut gering. Ein Großteil der Beschäftigten gehört zum Basispersonal und wäre auch bei einem Verlust an Verkehrsbewegungen am Flugplatz zur Aufrechterhaltung des nichtgewerblichen Verkehrs erforderlich. Der Verlust an Arbeitsplätzen beträfe voraussichtlich nicht mehr als zwei Beschäftigte.
- Bei einem Verzicht auf das Vorhaben verlöre der Interessengemeinschaftsvertrag mit der Fraport AG seine Grundlage. Finanzielle Einbußen für die Antragstellerin von bis zu 500.000 DM jährlich wären die Folge.
- Neben den finanziellen Einbußen für die Antragstellerin wären die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Gesamtstandort am gravierendsten. Rund 75 % der Gesamtbeschäftigten am Verkehrslandeplatz Egelsbach sind bei Luftfahrtunternehmen tätig, die direkt oder indirekt auf JAR-OPS 1 betroffenes Fluggerät zurückgreifen. Diese Unternehmen wären durch die Nutzungsbeschränkungen am Verkehrslandeplatz Egelsbach so stark beeinträchtigt, dass viele von ihnen eine Betriebsaufgabe am Standort bzw. eine Betriebsverlagerung bei einer Nichtverlängerung der Piste in Erwägung ziehen würden. Diese Konsequenzen wären weitere finanzielle Verluste bei der Antragstellerin durch den Wegfall von Miet- und Pachteinnahmen sowie Umsatz- und Konzessionsabgaben, Arbeitsplatzverluste am Standort, negative Effekte auf die Steuereinnahmen der Kommune und auf die Auftragsituation der Zulieferbetriebe in der engeren Region sowie negative Auswirkungen auf die Kaufkraft in der Region.

Danach ergibt sich unter Abwägung ökologischer, technischer, ökonomischer Realisierungskonsequenzen, dass die Variante F im direkten Vergleich am besten abschneidet und als näher zu prüfender Inhalt des Vorhabens in das Verfahren eingebracht wurde.

3.2.3 Interne Varianten (Hegbachverlegung)

Aus dem Vorgesagten folgt, dass mit der Maßnahme „Verlängerung der Piste nach Westen“ ein Eingriff in das benachbarte Hegbachsystem gegeben ist. Die Variantenuntersuchung Hegbach wird vor dem Hintergrund der Eingriffswirkungen auf das Hegbach-Ökosystem und das Erfordernis einer vorhabensbedingten Verlegung / Änderung des Gewässerabschnittes durchgeführt. Es werden hierzu folgende Varianten betrachtet:

- Variante A: Verrohrung des Hegbaches
- Variante B: Naturferner Ingenieurausbau des verlegten Bachabschnittes (Trapezprofil)
- Variante C: Naturnaher Ausbau des verlegten Bachabschnittes

Anhand der Bewertungskriterien

- Technische Machbarkeit

- Finanzieller Aufwand
- Ökologischer Wert der Maßnahme und
- Akzeptanz

wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung eine vergleichende Bewertung durchgeführt. Sowohl bei Variante A als auch bei Variante B ergibt sich eine erhebliche Verschlechterung der gegenwärtigen ökologischen Verhältnisse. Im Falle der Variante C wird das Gewässer in seiner typischen Funktion für den Niederungsbereich (mit unterschiedlichen Gefällstrecken, Abflusstiefen und Profilen, strukturreiche Gehölzbestände) gestaltet. Der Gewässerabschnitt kann bereits vor dem Bau der Verlängerung der Piste erstellt werden.

Somit ist keine temporäre Verlegung des Hegbaches erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass die Ausführung der Variante C gegenüber dem heutigen Zustand insgesamt mit einer Aufwertung der ökologischen Strukturen verbunden ist. Die Variantenuntersuchung Hegbach kommt zu dem Ergebnis, dass nach Abwägung aller Kriterien die Variante C als Vorzugsvariante ausgewiesen wird.

Mit der vorgesehenen Planung - Verlängerung der bestehenden Piste um 410 m nach Westen - ist, wie dargelegt, die Teilverlegung des Hegbaches verbunden. Im Rahmen einer, im Zeitraum 08/09 1999 durchgeführten Fischbestandsuntersuchung des Hegbaches wurde auf einer Strecke von ca. 4 km zwischen der BAB A5 und der Bahnlinie Frankfurt-Darmstadt die Groppe als Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie nachgewiesen. Dies führte dazu, dass eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung einschließlich einer vorgelagerten Alternativbetrachtung durchgeführt wurden. Auf der Grundlage der oben beschriebenen Variantenuntersuchung wurde untersucht, inwieweit sich eine Optimierung der Variante E durch Drehung der Piste erreichen lässt. Hierbei wurden folgende Alternativen betrachtet:

- Alternative 1: Verlängerung der bestehenden Piste um 410 m nach Westen
- Alternative 2: Drehung der verlängerten Piste um den Flugplatzbezugspunkt
- Alternative 3: Ausrichtung der Piste parallel zum Hegbach

Die Bewertung der genannten Alternativen erfolgte anhand der Kriterien

- Beeinträchtigung / Inanspruchnahme von Schutzgütern
- Einflussnahme auf die Flugsicherheit

Zusammenfassend lassen sich schutzgutbezogen folgende Ergebnisse ableiten:

Die Alternativen 1 und 3 führen zu keiner Inanspruchnahme von Wohnbebauung. Für Alternative 2 stellt ein Hochhaus in Bayerseich ein Luftfahrthindernis dar. Bei Alternative 3 ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastung in der Gemarkung Erzhausen zunimmt.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen führen die Alternativen 1 und 2 zur Inanspruchnahme einer Teilstrecke des Hegbaches. Alternative 3 ist mit einem erheblichen Eingriff in vorhandene Waldbestände verbunden.

Die Alternativen 2 und 3 erfordern den Neubau des gesamten Start- und Landebahnsystems sowie der wesentlichen Infrastruktureinrichtungen und sind somit infolge der hierdurch erforderlichen zusätzlichen Versiegelung für das Schutzgut Boden als erheblich schlechter als Alternative 1 zu werten.

Die Alternativen 1 und 2 erfordern in Bezug auf das Schutzgut Oberflächengewässer die Inanspruchnahme einer Teilstrecke des Hegbaches.

Im Hinblick auf Auswirkungen auf das Schutzgut Klima (Geländeklima) führt die Alternative 3 aufgrund der Inanspruchnahme zusammenhängender Waldgebiete zu vergleichsweise hohen Auswirkungen. Alternative 1 ist als vergleichsweise günstig einzustufen.

Alle Alternativen haben Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Eine direkte Inanspruchnahme von besonders schützenswerten Kultur- und Sachgütern - z.B. Bau- und Bodendenkmale - ist bei keiner der Alternativen abzuleiten.

Im Hinblick auf die Einflussnahme auf die Flugsicherheit ist festzuhalten, dass Alternative 1 keine negativen Effekte hat, Alternativen 2 und 3 sind mit der Gefahr eines Einflugs in die Kontrollzone des Flughafens Frankfurt verbunden und führen zu einer nennenswerten Beeinträchtigung der dortigen Verkehrsabwicklung.

Zusammenfassend kommt die Alternativenbetrachtung zu dem Ergebnis, dass die Alternativen 2 und 3 mit nicht kompensierbaren Effekten auf die Flugsicherheit verbunden sind. Hinzu kommen zusätzliche Auswirkungen infolge einer Zunahme der Versiegelung auf das Schutzgut Boden. Die Alternativen 1 und 2 erfordern die Teilverlegung des Hegbaches. Hinsichtlich Alternative 3 sind erhebliche Eingriffe in vorhandene Wald- und Baumbestände von Relevanz.

Danach wird zu Recht die Alternative 1 auch im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung als Vorzugsvariante gesehen.

4. Vereinbarkeit mit öffentlich-rechtlichen Vorschriften

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung (§§ 8-10 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG). Dies ergibt sich insbesondere aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 13. Dezember 2000, dem Regionalplan Südhessen 2000 vom 5. Februar 2001 sowie der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 11. Oktober 2000.

Der Bestand des Start- und Landebahnsystems des Verkehrslandeplatzes Egelsbach ist als Ziel i. S. d. § 3 Ziffer 2 i.V.m. § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz im Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 ausgewiesen.

Unter Punkt 7.4 Luftverkehr – Grundsätze und Ziele wird dargelegt, dass der Verkehrslandeplatz Egelsbach den Anschluss der Region an die allgemeine Luftfahrt ergänzen soll und der Bestand durch entsprechende Maßnahmen zu sichern sei. Sollten zu diesem Zweck auf Grund von EU-Regelungen Ausbaumaßnahmen im Start- und Landebahnsystem erforderlich werden, sollten diese geplant und realisiert werden.

Als Grundsatz wird weiterhin aufgeführt, dass die Umwelteinwirkungen des Luftverkehrs weiter zu vermindern seien. Bei Planung und Realisierung des Neu- und Ausbaus von Flugplätzen ist der Lärmbelastung der Bevölkerung und den Erfordernissen des Naturschutzes in der Umgebung der Flugplätze eine besondere Bedeutung beizumessen.

Der Regionalplan Südhessen 2000 sagt unter Punkt 7.4 –2 -Luftverkehr zum Verkehrslandeplatz Egelsbach ebenfalls, dass dieser den Anschluss der Region an die allgemeine Luftfahrt ergänzen soll.

Die Verbesserung der Infrastruktur und sonstige Ausbaumaßnahmen sind vorzusehen. Dabei ist eine Verschlechterung der Fluglärmsituation für die Bevölkerung der Umgebung des Flugplatzes und entlang der Flugrouten zu vermeiden.

Das planfestgestellte Vorhaben – Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach- war Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens. Das Regierungspräsidium Darmstadt als obere Landesplanungsbehörde hat dieses Verfahren mit einer landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

Diese landesplanerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 11. Oktober 2000 kommt zu dem Schluss, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach unter Zulassung der Abweichungen vom Regionalen Raumordnungsplan Südhessen 1995 sowie bei Erfüllung folgender Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt:

1. Festsetzung einer verbindlichen Obergrenze von Flugbewegungen von maximal 100.000.
2. Ein planmäßiger Linien- und Charterflugverkehr ist auszuschließen.
3. Es erfolgt kein Instrumentenanflugbetrieb. Der Verkehrslandeplatz Egelsbach ist auch zukünftig nach Sichtflugregeln anzudienen.
4. Eine Zunahme von Lärm- und Schadstoffimmissionen gegenüber demjenigen Zustand, wie er im technischen Lärmgutachten und im Gutachten Luftverunreinigung als Ist-Zustand beschrieben wird, ist zu vermeiden.
5. Es erfolgt keine Ausweitung der Betriebszeiten von 7.00 bis 21.00 Uhr.
6. Absolutes Nachtflugverbot.
7. Lft-Kategorie bis 5,7 Tonnen, nur in Ausnahmefällen bis 20 Tonnen.
8. Abschluss eines öffentlich-rechtlichen/privatrechtlichen Vertrages zwischen Flughafenbetreiber, Flughafeneigner und den betroffenen Kommunen, insbesondere Erzhausen etc. über

die Maßgaben Nr. 1-7.

9. Die konkreten Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Landwirtschaft sind im Planfeststellungsverfahren festzustellen und detaillierte Ausgleichsmaßnahmen festzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass Anbindungen der Flurstücke an das landwirtschaftliche Wegenetz gewährleistet werden und die Beregnungsanlagen in ihrer Funktion erhalten bleiben. Außerdem müssen die Festsetzungen des regionalen Landschaftspflegekonzeptes berücksichtigt werden.
10. Es muss sichergestellt werden, dass durch die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Teilverlegung des Hegbaches die bisher bestehenden Grundwasserverhältnisse erhalten bleiben. Eine Gefährdung darf nicht entstehen.
11. Die naturnahe Verlegung des Hegbaches ist als vorlaufende Maßnahme durchzuführen, d.h. mit der Ausbaumaßnahme an der Start- und Landebahn darf erst nach Abschluss dieser Arbeiten begonnen werden. Die Gewässergüte II muss beibehalten werden. Außerdem ist ein intaktes Ökosystem zu gewährleisten.
12. Zur Sicherung des Netzes Natura 2000 sind die für die Erhaltung und Entwicklung eines reproduktiven Groppenbestandes im Hegbach erforderlichen Maßnahmen (z.B. Schaffung groppengeeigneter Strukturen im teilverlegten Hegbach, Umsiedlung des durch die Verlegung direkt betroffenen Fischbestandes, Beseitigung von Fischwechselhindernissen) vor Umsetzung des Projektes durchzuführen. Diese Maßnahmen sind nach Vorliegen der Ergebnisse einer erweiterten Fischuntersuchung im Rahmen der Planfeststellung detailliert festzusetzen.
13. Der Kompensationsumfang und die hierfür erforderlichen Flächen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens genau festzulegen und die Verfügbarkeit der Flächen ist hier nachzuweisen.

Die Maßgaben Nr. 1-8 sind von der Regionalversammlung Südhessen im Rahmen der von ihr zu treffenden Entscheidung über Abweichungszulassungen von verbindlichen Festlegungen des Regionalen Raumordnungsplanes 95 in Ergänzung des von der oberen Landesplanungsbehörde unterbreiteten Entscheidungsvorschlages DS V / 98.2 beschlossen worden.

Die Maßgaben 2,3 und 6 entsprechen dem bisherigen Genehmigungsbestand und erfahren keine Änderung im laufenden Verfahren. Auch die Punkte 4, 5, 7 sowie 9 - 13 wurde durch entsprechende Auflagen als Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt.

Hinsichtlich der Maßgabe Nummer 8 ist anzumerken, dass die geforderte vertragliche Vereinbarung im Lichte des Grundsatzes der Vertragsfreiheit gesehen werden muss. Sofern einer der Vertragspartner dem beabsichtigten Vertrag nicht zustimmt, führt dies nicht zu dem Ergebnis, dass durch die Nichterfüllung der Maßgabe Nr. 8 die erteilte Abweichungszulassung unwirksam wird. Die Antragstellerin hat im Übrigen alle zumutbaren Anstrengungen unternommen, um einen entsprechenden Vertragsabschluss mit den angrenzenden Kommunen herbeizuführen.

Hinsichtlich der Verbindlichkeit der Maßgaben für die Planfeststellung ist generell zu beachten, dass Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zu berücksichtigen sind. Eine Abweichung vom Regionalen Raumordnungsplan Südhessen wurde unter der genannten Maßgaben zugelassen.

Eine rechtliche Begründung und Veranlassung für eine Begrenzung der maximalen Zahl der jährlichen Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach (100.000 Bewegungen) besteht nicht. Eine derartige Limitierung ist ausweislich der lärmphysikalischen und lärmmedizinischen Beurteilung wie auch der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses weder aus Lärmschutzgründen noch im Hinblick auf das gegenwärtig und die nächste Zeit zu erwartende Flugbewegungsaufkommen auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach vor dem Gesetz (§ 8 Abs. 1, § 9 Abs. 2 LuftVG, § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG) gerechtfertigt.

Die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11.10.2001 können allerdings dazu herangezogen werden, der Planfeststellung einen Auflagenvorbehalt beizufügen.

Die landesplanerische Beurteilung vom 11.10.2001 bietet keine Rechtsgrundlage für einen Teilwiderruf der bestehenden Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Egelsbach. Dies aber wäre eine Limitierung des Betriebes auf 100.000 Bewegungen. Die Voraussetzungen des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG für einen Teilwiderruf sind nach dem Ergebnis der im Planfeststellungsverfahren eingeholten lärmmedizinischen und lärmphysikalischen Stellungnahmen nicht erfüllt. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist im Planfeststellungsverfahren zwar zu beachten, ersetzt aber nicht die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nach § 8 Abs. 1 (§ 6 Abs. 2) LuftVG (Abwägungsentscheidung). Schon gar nicht gestattet die landesplanerische Beurteilung, losgelöst vom Verfahrensgegenstand unter Übergehung der gesetzlichen Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG in den rechtlich gesicherten Bestand einer luftrechtlichen Genehmigung einzugreifen (Teilwiderruf ohne Rechtsgrundlage).

Aus diesem Grund steht nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass das vorliegende Vorhaben nicht nur im Einklang mit dem Raumordnungsbeschluss vom 11. Oktober 2000 steht, sondern gerade dazu dient, den Bestand des Verkehrslandeplatzes Egelsbach zu erhalten und damit den Zielen der Raumordnung gerecht wird. Die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens wurden im Rahmen der Nebenbestimmungen dieses Bescheides berücksichtigt.

4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Belangen des Immissionsschutzes

4.2.1 Lärmschutz

Das Ausbavorhaben ist mit Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Bei Einhaltung der festgelegten Nebenbestimmungen sind erhebliche Belästigungen durch den Flugbetrieb nicht zu erwarten.

Die im Lärmgutachten ermittelten Dauerschallpegel übersteigen an keinem der ausgewählten Immissionspunkte 1-16 den aus Vorsorgegesichtspunkten festgelegten Wert von 55 dB(A). Die Lärmauswirkungen sind damit für die Bewohner der Anliegergemeinden zumutbar. Auch im Bereich der Maximalpegel werden gesundheitlich kritische Werte weit unterschritten.

Im Übrigen wird zum ausreichenden Schutz vor Fluglärm auf die Ausführungen unter Kapitel C II 2 dieses Bescheides verwiesen.

4.2.2 Luftreinhaltung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die für den Planungszeitraum (2009) ermittelten Zunahmen der Schadstoffkonzentration liegen entweder im Irrelevanzbereich oder die zu erwartenden Gesamtschadstoffkonzentrationen liegen selbst bei Betrachtung aller Belastungsfaktoren innerhalb der von der Behörde zugrunde gelegten Grenz- und Prüfwerte. Zu deren Überprüfung in der Zukunft war die Abgabe einer Emissionserklärung als Nebenbestimmung festzulegen.

Im Übrigen wird auch hier hinsichtlich näherer Einzelheiten auf den Inhalt des Kapitels C II 2 verwiesen.

4.2.3 Geruch

Im Hinblick auf mögliche Geruchsimmissionen wurde auf der Basis der Ergebnisse eine von der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie (HLUG) beauftragten Geruchsbegehung am Flughafen Frankfurt eine Prognose abgegeben.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Prognose sind in der Nähe des Verkehrslandeplatzes keine durch diesen verursachten erheblichen Geruchsbelästigungen zu erwarten.

4.2.4 Luft, Klima

Nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind erhebliche Auswirkungen auf das örtliche Klima sowie auf das Schutzgut Luft durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

4.3 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen von Natur und Landschaft / FFH-Verträglichkeitsprüfung

Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft durch die Flächeninanspruchnahme, Anschüttung und Versiegelung für die Start- und Landebahn, die Verlegung des Hegbaches sowie den teilweisen Verlust des Ufergehölzsaumes usw. dar.

Bei dem Eingriff handelt es sich um ein Vorhaben, das der Bestandssicherung dient und somit unvermeidbar ist. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Kapitel C III 1 (Planrechtfertigung) Bezug genommen. Die Eingriffe in Natur- und Landschaft lassen sich insgesamt durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung und Eingrünung des Hegbaches vermeiden, minimieren und kompensieren. Er kann zugelassen werden, weil die mit dem Ausbauvorhaben verfolgten öffent-

lichen Belange überwiegen und insbesondere der Zielsetzung der Raumordnung und Landesplanung entsprechen.

Die Genehmigungsvoraussetzungen entsprechend § 8 BNatSchG i.V.m. § 6 Abs.2 HENatG sind als erfüllt anzusehen.

Für das Vorhaben ist eine teilweise Beseitigung des den Hegbach begleitenden Ufergehölzsaumes, der als schutzwürdiger Lebensraum im Sinne von § 23 HENatG einstuft ist, erforderlich. Nach § 23 Abs. 3 HENatG sind Handlungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Lebensraumes führen, unzulässig.

Der Hegbach im zu verlegenden Abschnitt befindet sich zudem im Geltungsbereich der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen im Bereich des Landkreises Darmstadt vom 20. Dez. 1956 (St.Anz. 4/1957 S. 993). Gemäß § 2 dieser Verordnung dürfen Änderungen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen oder das Landschaftsbild zu beeinträchtigen, nicht vorgenommen werden. U.a. ist die Beseitigung von Ufergehölzen verboten.

Die zuständige Naturschutzbehörde kann jedoch im Einzelfall sowohl von dem Verbot der Landschaftsschutzgebietsverordnung als auch von dem Verbot nach § 23 Abs. 3 HENatG in besonderen Fällen gemäß § 23 Abs. 4 HENatG und § 30b HENatG befreien, soweit sie die Voraussetzungen dafür als erfüllt ansieht.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben, da überwiegende Gründe des Gemeinwohls wegen der Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für die Region geltend gemacht werden können. Dieser soll entsprechend den Zielen der Raumordnung und Landesplanung den Anschluss der Region an die allgemeine Luftfahrt ergänzen. Da durch die Gutachten belegt wird, dass ein Verzicht auf den Ausbau die Bedeutung des Landeplatzes für die Region schwächen würde, entspricht der Ausbau den o.g. Zielsetzungen. Die regionalplanerischen Gründe überwiegen die Belange des Naturschutzes, zumal die Beeinträchtigungen durch den Verlust der Ufergehölze durch die vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen werden können.

Im Hegbach wurde die Groppe, eine Art nach Anhang II der FFH-Richtlinie, reproduktiv nur in den Abschnitten am Verkehrslandeplatz nachgewiesen. Da die Groppe ein Begleitfisch des Rhitrals ist, kann ihr Vorkommen im Hegbach als für ein zum Rhitral gehörendes kleineres Seitengewässer des Rheins als typisch angesehen werden.

Bei der Hegbachverlegung treten erhebliche Beeinträchtigungen des Fischbestandes auf. Wegen des Groppenvorkommens im Hegbach und auf Grund der Tatsache, dass auf Grund der unsicheren Datenlage hinsichtlich der Vorkommen in Südhessen nicht definitiv ausgeschlossen werden kann, dass der Abschnitt des Baches als potenzielles FFH-Gebiet anzusprechen ist, sind die Eingriffe dort wie Beeinträchtigung im Sinne von § 19 c Abs. 1 BNatSchG zu bewerten.

Deshalb wurden aus Gründen der Verfahrenssicherheit die Kriterien der FFH-Verträglichkeitsprüfung und für die Zulassung einer Ausnahme abgeprüft.

Die Voraussetzungen, eine Ausnahme nach § 19 c Abs.3 BNatSchG zuzulassen, können als gegeben angesehen werden. Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses können wegen der Zielsetzung der Landes- und Regionalplanung, am Standort Egelsbach festzuhalten, für das Vor-

haben geltend gemacht werden. Im Rahmen der Variantenuntersuchung/ FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Die nach § 19c Abs. 5 BNatSchG notwendigen Maßnahmen zur Sicherung von Natura 2000 sind vorgesehen.

Entgegen der Angaben in der UVU ist von der oberen Naturschutzbehörde nicht beabsichtigt, den Hegbach am Verkehrslandeplatz als Naturschutzgebiet auszuweisen.

4.3.1 Auswirkungen

Dem Vorhaben stehen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen, weil damit die folgenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden sind:

- Es werden für Start- und Landebahn und Rollwege 21.280 m² neu versiegelt.
- Für die Anhebung des Geländeniveaus im Bereich der Pistenverlängerung, die Modellierung der Pistenoberfläche, der Anlage von Versickerungsmulden, der Anlage des neuen Bachbettes sowie der Verfüllung des Alten sind umfangreiche Erdbewegungen erforderlich.
- Die Flächennutzung wird sich in weiten Teilen des Plangebietes verändern. Im Anschluss an die Start- und Landebahn werden die größtenteils landwirtschaftlich genutzten Grundstücke mit Landschaftsrasen eingesät und aus Gründen der Flugsicherheit zukünftig intensiv gepflegt.
- Durch die Umgestaltung der Flächen auf ca. 24 ha wird sich die Landschaft verändern. Dies führt zu einer veränderten Wahrnehmung des Landschaftsbildes in den an das Projektgebiet angrenzenden Bereichen.
- Für die Verlängerung der Piste ist es erforderlich, einen Abschnitt des Hegbaches zu verlegen. Anschließend wird der Hegbach mit seinen begleitenden Gehölzen auf rund 430 m Lauflänge beseitigt.
- Verlegung der Wegeverbindung nördlich des Hegbaches und damit randliche Eingriffe in den nördlich angrenzenden Wald.

Außerdem ist es erforderlich, außerhalb des Plangebietes einen Mast der 110 kV-Leitung zu verlegen.

Zusätzliche Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Avifauna durch Vogelschlag bzw. Vergrämuungsmaßnahmen sind nicht zu erwarten. Indirekte Wirkungen durch Emissionen auf Natur und Landschaft sind im erheblichen Umfang nicht zu erwarten.

Wegen der genannten Beeinträchtigungen stellt der Ausbau des Verkehrslandeplatzes einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 5 Abs. 1 HENatG dar.

Im Bereich des Hegbaches sind die Auswirkungen auf Natur und Landschaft als gravierend einzustufen, da ihm eine besondere Bedeutung als Lebensraum und für das Landschaftsbild zu-

kommt. Wegen dieser Bedeutung unterliegen die Ufergehölze dem Schutz des § 23 HENatG und der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen im Bereich des Landkreises Darmstadt vom 20. Dez. 1956 (StAnz. 4/1957 S. 993). Dort sind die vorgesehenen Beeinträchtigungen nach § 23 Abs. 3 HENatG und nach § 2 der Schutzgebietsverordnung verboten.

Obwohl der Hegbach bzgl. seines Arteninventars insgesamt als gestört einzustufen ist, entfaltet er bzgl. einzelner Arten dennoch eine Bedeutung.

Hinsichtlich der Fische weist er die ursprüngliche Biozönose der zum Rhitral gehörenden Seitengewässer des Rheins aus. Bemerkenswert ist auch das Vorkommen der Groppe, einer Art nach Anhang II der FFH-Richtlinie, die obwohl sie in den Abschnitten am Verkehrslandeplatz mit hoher Dominanz vorkommt, wegen des vergleichsweisen kleinen Areals, als stark gefährdet einzustufen ist. Da durch die Baumaßnahme auch das Gewässer verlegt wird, können erhebliche Beeinträchtigungen des Fischbestandes auftreten. Wegen des Groppenvorkommens im Hegbach und da aufgrund der unsicheren Datenlage hinsichtlich der Vorkommen in Südhessen nicht definitiv ausgeschlossen werden kann, dass der Abschnitt des Baches als potenzielles FFH-Gebiet anzusprechen ist, sind die Auswirkungen dort wie Beeinträchtigung im Sinne von § 19 c Abs. 1 BNatSchG zu einzustufen.

Die Naturschutzverbände und -behörden hatten ferner darauf hingewiesen, dass hier die Libellen *Cordulegaster boltoni* (zweigestreifte Quelljungfer) anzutreffen sind, die nach der Roten Liste BRD als gefährdet einzustufen ist. Mit den Eingriffen in den Hegbach würden ggf. deren potenzielle Larvalhabitate beseitigt.

Da der Hegbach ferner eine Vernetzungsfunktion für weitere Tiere hat, ist nicht auszuschließen, dass durch die Baumaßnahme zusätzlich Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte auftreten.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind in der UVS, der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dargestellt.

Die Einwendungen, der Eingriff in Natur und Landschaft sei nicht ausreichend dargestellt, waren zum Teil berechtigt. In dem durch Fassung vom 18.07.2001 ergänzten landschaftspflegerischen Begleitplan sind die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die neue Wegeverbindung, die Baustraße, die Entwässerung, die Verlängerung des Rollweges im Osten sowie das Vorkommen der zweigestreiften Quelljungfer und des Eisvogels berücksichtigt. Der Geltungsbereich ist gegenüber der ursprünglichen Fassung vom 15.07.2000 erweitert.

Den Einwendungen, die Auswirkungen auf Flora und Fauna durch Licht und Luftschadstoffe bzw. durch Lärm seien nicht angemessen dargestellt, konnte nicht gefolgt werden. Die Behandlung dieser Beeinträchtigungen in der UVS ist für die naturschutzfachliche Beurteilung ausreichend. Es ist nicht Sinn und Zweck der Planfeststellungsunterlagen, wissenschaftliche Kenntnislücken zu schließen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden anhand einer Ausgleichsberechnung bewertet. Dieses Bewertungsverfahren ist nach der „Ausgleichsabgabenverordnung (AAV)“, vom 09.02.1995 (GVBl. I S. 120) für Hessen eingeführt. Es umfasst eine Grundbewertung der Biotopverluste bzw. Nutzungsänderungen für das Plangebiet sowie eine Zusatzbewertung der Landschaftsbildbeeinträchtigungen. Dieses Verfahren ist grundsätzlich geeignet, die Eingriffe durch das Vorhaben zu

bewerten. Dies gilt auch für die Beeinträchtigungen der Gehölze sowie der Landschaftsschutzgebiete. Da spezielle artenschutzrechtliche Belange mit dem Verfahren nicht ausreichend gewürdigt werden können, wurden die Beeinträchtigungen besonders gefährdeter Tierarten verbalargumentativ abhandelt.

Die Darstellung der Eingriffe sowie deren Bewertung wird jetzt von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend angesehen.

4.3.2 Vermeidung und Minimierung

Nach § 6a Abs. 1 HENatG ist zu prüfen, ob die Vermeidung- und Minimierung von Beeinträchtigungen möglich ist.

Insofern bedurften die Einwendungen, das Vorhaben sei weder dem Grunde nach (Notwendigkeit des Vorhabens) noch in diesem Umfang (Länge der Start- und Landebahn) erforderlich sowie die Frage der Minimierung von Beeinträchtigungen der Baumaßnahme auf die Fauna, auch einer naturschutzrechtlichen Überprüfung.

Die am 18.07.01 ergänzend zum Bedarf vorgelegten Unterlagen belegen, dass der Ausbau erforderlich ist, um die Funktion des Verkehrslandeplatzes in der Region zu sichern. Insofern ist eine Vermeidung des Eingriffes nicht möglich.

Um Beeinträchtigungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zu minimieren, sind in der Planung folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Versickerung des Oberflächenwassers
- Verwendung des Erdaushubes zur Verfüllung des alten Gewässerbettes und zur Modellierung der Start- und Landebahn
- teilweise Erhaltung alter Gehölzbestände am derzeitigen Hegbachverlauf
- vorlaufende Herrichtung des neuen Hegbaches als Ersatzlebensraum

- zügige Abwicklung der Baumaßnahmen
- Ausweisung einer Rundwegetrasse für den Baustellenverkehr
- Berücksichtigung von Ruhezeiten sowie Brut- und Setzzeiten bei der Bautätigkeit
- Verzicht auf Nacharbeiten
- Verzicht auf Vergrämnungsmaßnahmen für die Avifauna

Ferner ist die ursprünglich geplante Verbreiterung der bestehenden Rollwege um 50 cm nicht erforderlich.

Um den Einwendungen der oberen Naturschutzbehörde, der Naturschutzverbände und anderer, mit diesen Maßnahmen sei dem Erfordernis zur Minimierung der Eingriffe nicht ausreichend Genüge getan, Rechnung zu tragen, sind zusätzlich Auflagen zu folgenden Punkten in den Bescheid aufgenommen worden:

- besondere Behandlung des Oberbodens
- Berücksichtigung der Laichzeit der Fische

- ökologische Bauüberwachung
- Maßnahmen zum Baumschutz während der Bauphase für zu erhaltende Gehölze
- Abzäunung des Baustellenbereiches

4.3.3 Kompensation

Nach § 6 a HENatG kann ein Eingriff nur zugelassen werden, sofern er in angemessener Frist ausgeglichen werden kann.

Der Ausgleich für die Verlängerung der Start- und Landebahn erfolgt im Wesentlichen durch die Verlegung und Bepflanzung des Hegbaches.

Neben der wasserrechtlichen Zielvorstellung eines naturnahen Gewässerausbaues sind bezogen auf die naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit vorrangig folgende Zielsetzungen zu nennen:

- Wiederherstellung der geschädigten Lebensräume
- Aufrechterhaltung der Vernetzungsstruktur des Hegbaches
- Eingliederung des Verkehrslandeplatzes in die Landschaft
- Wiederherstellung der Wegebeziehung für die Naherholung
- Erhaltung und Entwicklung der Groppenpopulation im Hegbach.

Der funktionale Ausgleich erfolgt im Wesentlichen durch die Herstellung gleichartiger Biotope und einer Extensivierung der Flächennutzung. Dieser wird nicht zuletzt dadurch erreicht, dass für die verlängerte Fließgewässerstrecke inkl. der angrenzenden Pflanzflächen auf ca. 22 ha eine Aufwertung gegenüber den Ackerflächen erzielt werden kann.

Die Gewässergestaltung ist detailliert in der Anlage 4 beschrieben. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als Begrünungsmaßnahmen Folgende vorgesehen:

Gehölzsaum am Gewässer

Im Uferbereich bis zur Mittelwasserlinie werden Arten der Weichholzaue verwendet werden. Neben den Weiden dienen auch Erlen der Ufersicherung. Die Pflanzqualitäten sind u. a. abhängig von der wegen der Hindernisfreiheit erforderlichen Wuchshöhenbegrenzung. Im Bereich der südlichen Aufweitung werden die Erlen stärker gewählt, um schneller eine Beschattung des Gewässers zu erreichen.

Anlage von Gehölzflächen (unterschiedliche Wuchshöhen)

Hierzu werden einheimische Gehölzarten in Abhängigkeit von der jeweiligen Wuchshöhenbeschränkungen als Sträucher oder als Hochstämme ausgepflanzt.

Naturnahe Grünlandeinsaat

Zwischen den Gehölzflächen/dem Gewässer und den Zaun des Verkehrslandeplatzes werden die übrigen Flächen mit einer Kräuterwiesenmischung eingesät.

Den Anregungen und Bedenken der Naturschutzbehörden und -verbände wird dadurch Rechnung getragen, dass für besonders schutzwürdige Tierarten, die spezielle Ansprüche an ihre Habitate stellen, weitere Maßnahmen zur Erhaltung der Art vorgesehen sind:

Berücksichtigung der speziellen Lebensraumsprüche bei der Gestaltung des teilverlegten Hegbaches

Cordulegaster boltoni benötigt neben einer guten Wasserqualität, möglichst kühles und beschattetes Wasser. Deshalb ist eine Eutrophierung des Gewässers ebenso wie eine Erwärmung zu vermeiden. Durch die Bepflanzung am Gewässer (stärkere Pflanzqualitäten) soll frühzeitig eine Beschattung des neuen Bachlaufes erreicht werden. Ferner sind Stillwasserbuchten herzurichten, in denen Sand- und Kiesbänke mit feinem Sediment für die Eiablage und Larvalentwicklung eingebracht werden und somit die gleichen Habitate wieder hergestellt werden.

Für den Eisvogel sollen, soweit es die Standsicherheit der Böschungen zulässt, Steilufer aus Sand- und Lehmwänden gestaltet werden, in denen sie ihre Niströhren eingraben können. Sonstige Ansprüche wie z. B. überhängende Zweige werden berücksichtigt.

Für die Groppe muss das Profil der Teilverlegungsstrecke so gestaltet werden, dass eine ausreichende Fließgeschwindigkeit und der Durchfluss einer Mindestwassermenge gewährleistet ist. Außerdem ist für eine ausreichende Menge an Grobsubstrat und dafür, dass durch die Bepflanzung eine Beschattung des Gewässers erreicht wird, Sorge zu tragen.

Erhaltung des Groppenbestandes durch die in Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen genannten Maßnahmen

Es ist vorgesehen, die Groppe in geeignete Abschnitte in den Hegbachoberlauf umzusetzen, nachdem diese zuvor durch das Einbringen entsprechenden Substrates aufgewertet wurden (M-FFH 01 bis M-FFH 05).

Ferner soll oberhalb der Teilverlegungsstrecke durch Verbesserung oder Herstellung groppenge rechter Habitatstrukturen sowie der Gewässerdurchgängigkeit die Regeneration des Groppenbestandes im teilverlegten Hegbach gefördert werden (M-FFH 06 bis M-FFH 12).

Mit diesen Maßnahmen werden die Ansprüche der Arten in ausreichendem Maß berücksichtigt. Sie werden aus fachlicher Sicht als geeignet für den Erhalt der entsprechenden Populationen eingestuft. Den Bedenken der Naturschutzverbände, die Habitatspezialisten würden im teilverlegten Hegbach keine entsprechenden Voraussetzungen vorfinden, wurde insoweit Rechnung getragen, als dass diese bei der Detailplanung berücksichtigt werden.

Die Erhaltung der Groppenpopulation wird auch während der Bauphase sichergestellt, da der Fisch in Abschnitte im Oberlauf umgesiedelt werden soll. Durch Untersuchungen des Hegbaches bis zum Zusammenfluss von Fritzwiesengraben und Rutschbach im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie wurde festgestellt, dass im Oberlauf des Hegbaches mehrere Abschnitte von einer Gesamtlänge von rund 1.000 bis 1.500 Meter sich als Habitat für die Groppe eignen. Durch die obere Naturschutzbehörde wurde bestätigt, dass die Groppe dort die notwendigen Habitatvoraussetzungen vorfinden wird. Da sie heute nur 300 m des Hegbaches besiedelt, würde dies eine Verbesserung für die Population bedeuten. In den teilverlegten Abschnitt wird ein erneutes Umsetzen einer Teilpopulation erst dann vorgenommen werden, wenn nachgewiesen ist, dass auch dort wieder optimale Bedingungen herrschen.

Den Nachforderungen der Naturschutzverbände, die Verlegung des Hegbaches wissenschaftlich begleitet sehen wollten, wird insofern Rechnung getragen als eine ökologische Bauüberwachung und Erfolgskontrollen festgesetzt wurden. Damit soll gewährleistet werden, dass im verlegten Hegbach die Voraussetzungen für die Tierarten tatsächlich erreicht werden und ggf. kurzfristig auf mögliche Beeinträchtigungen reagiert werden kann. Die Wirksamkeit der Maßnahmen kann dadurch insgesamt verbessert werden.

Die Ausgleichbarkeit des Eingriffes wird mit der Ausgleichsberechnung und mit den Ergänzungen vom 18.07.01 verbal-argumentativ nachgewiesen.

Die Bilanzierung nach AAV weist eine Aufwertung von 1.318.015 Biotopwertpunkten im Plangebiet aus.

Die Ausgleichsmaßnahmen wirken sich auf die Schutzgüter des § 5 Abs. 1 HENatG positiv aus:

- Boden

Auf den Ausgleichsflächen wird die Bodennutzung extensiviert. Die Wind- und Wassererosion wird dort zukünftig verringert.

- Wasser

Durch die Aufwertung der ehemaligen Ackerflächen wird die Verdunstung vermindert und die Wasserspeicherkapazität erhöht. Die Vegetation verringert das Risiko des Eintrags von Schadstoffen, da ihr in Teilbereichen eine wasserreinigende Funktion zukommt und künftig nutzungsbedingt keine Nähr- bzw. Schadstoffe mehr in den Boden eingetragen werden.

- Klima/Luft

Die Pflanzungen verbessern den klimatischen Ausgleich im Plangebiet. Die klimatisch negativen Auswirkungen der Versiegelung können damit ausgeglichen werden.

- Tiere und Pflanzen

Durch den neuen Hegbachverlauf und die Pflanzungen werden die landwirtschaftlichen Nutzflächen aufgewertet. Die Gestaltung bietet die Möglichkeit, die Strukturvielfalt zu erhöhen, und verschiedene Teillebensräume für die Wieder- bzw. Neuansiedlung besonders geschützter Arten wieder herzustellen bzw. neu zu schaffen. Dabei wird auch auf die Ansprüche der Habitatspezialisten Rücksicht genommen. Der Hegbach wird länger und der Gehölzsaum wird breiter. Die Umsiedlungs- und Gestaltungsmaßnahmen im Oberlauf des Hegbaches ermöglichen darüber hinaus eine Erhaltung und Entwicklung der Groppenpopulation.

- Landschaftsbild

Die Pflanzungen tragen dazu bei, dass der Verkehrslandeplatz in Erzhausen optisch nicht stärker als bisher wahrzunehmen ist. Insgesamt wird die Landschaft damit zwar neu gestaltet, eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bleibt dadurch jedoch nicht zurück.

Als Maßnahmen zur Sicherung des Netzes Natura 2000 im Sinne von § 19 c Abs. 5 BNatSchG sind die in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und in den Unterlagen für das Ausnahmeverfahren vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet.

Für die weitere Entwicklung der Groppenpopulation im Hegbach ist ein genetischer Austausch zwischen zukünftig zwei Teilpopulationen sicherzustellen. Deshalb sollte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insgesamt eine lineare Durchgängigkeit geschaffen werden. Dazu sollte der Rück- und Umbau der weiteren Fischwechselhindernisse mittelfristig umgesetzt werden.

Die vorgebrachten Einwendungen, das Vorhaben sei nicht ausgleichbar, sind insofern nicht zutreffend.

Sowohl durch die Ausgleichsberechnung als auch verbal-argumentativ wird nachgewiesen, dass der Eingriff nach § 6 a Abs. 2 HENatG als ausgeglichen zu bewerten ist. Da die Verlegung des Hegbaches vorlaufend zu der Ausbaumaßnahme erfolgt, kann bereits ein Teil der ökologischen Funktionen sofort wahrgenommen werden.

Nach den Ausbaumaßnahmen verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 5 HENatG und das Landschaftsbild wird so neu gestaltet, wie es den naturräumlichen Gegebenheiten entspricht.

4.4 Wasserwirtschaft

4.4.1 Entwässerungsplanung

4.4.1.1 Grundwasser

Durch die geplante Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone ist sichergestellt, dass eine schädliche Verunreinigung und sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers nicht zu besorgen sind. Dem Reinhaltungsgebot des § 34 Abs. 1 WHG wird damit Genüge getan.

Die technische Ausführung des Entwässerungssystems erfolgt unter Beachtung der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag), so dass gewährleistet ist, dass sich die durchzuführenden bautechnischen Maßnahmen nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit der vorliegenden betroffenen Schutzgebietszone III B des mit Verordnung des Regierungspräsidenten vom 3. August 1983 zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Mörfelden-Walldorf/ Stadtteil Mörfelden festgesetzten Wasserschutzgebietes ((St.Anz. 1983, S. 1784, geändert durch Verordnung vom 18. Oktober. 1983, St.Anz. 1983, S. 2156) richten.

Dem wird dadurch Rechnung getragen, dass das auf der geplanten verlängerten Start- und Landebahn anfallende Niederschlagswasser einer Reinigung analog der vom Merkblatt M 153 vorgesehenen Variante bedarf. Die qualitativ hochwertigste Behandlungsform stellt dabei die vorliegend vorgesehene Flächenversickerung über die belebte Bodenzone in den Böschungen und den anschließenden Mulden dar.

Dem aufgrund des in der Zone III B des o.g Wasserschutzgebietes bestehenden Verbotes, Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Wassers zu versenken, wird dadurch Rechnung getragen, dass eine Schutzfolie mit konstruktivem Anschluss im

Bereich des Oberbaus der Piste und der Rollwege angeordnet wird. Durch die Anordnung dieser Schutzfolie im kritischen Randbereich sowie die Reinigungsleistung der Vegetationspassagen ist ein ausreichender Grundwasserschutz gegeben. Im Bereich östlich des neu herzustellenden Rollweges, in dem geringe Grundwasserflurabstände vorhanden sind, wird über die Flächenversickerung bzw. eine Versickerung in sehr flachen Mulden der Grundwasserschutz gewährleistet.

Da vorliegend das Abfließen des Niederschlagswassers in das Grundwasser nach Durchlaufen einer reinigenden Bodenpassage erfolgen soll, mithin ein Versenken des Niederschlagswassers nicht stattfindet, stehen dieser Vorgehensweise auch nicht die Verbote der bestehenden Wasserschutzgebietsverordnung entgegen. Schließlich ist durch Anwendung der Bestimmungen der RiStWag sowohl bei der Durchführung der Baumaßnahme als auch beim Betrieb der Start- und Landebahn selbst sichergestellt, dass der bestehenden Ausweisung des Wasserschutzgebietes ausreichend Rechnung getragen wird.

Die Mulden dienen auch im Falle einer Havarie als Rückhalteeinrichtungen und zur Schaffung von Reaktionszeit bis zur Bekämpfung eines eventuellen Grundwasserschadens.

Um in einem solchen Fall den Kontaminationsbereich örtlich einzuschränken, war zu fordern, dass die Mulden durch kleine Erddämme in Bereiche von ca. 60 m getrennt werden.

In den Antragsunterlagen wurde zwar beschrieben, dass die in der RiStWag geforderten so genannten Reaktionszeiten nach dem Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in einem Haveriefall von zwei Stunden eingehalten werden können. Unterlagen, welche wassergefährdende Stoffe auftreten können, welche Gegenmaßnahmen vorgesehen sind und Erläuterungen wie sich die Reaktionszeiten zusammensetzen, wurden jedoch bisher nicht vorgelegt.

Die Vorlage dieser Unterlagen war daher von der Planfeststellungsbehörde zu fordern, um prüfen zu können, ob für einen Haveriefall zusätzliche Maßnahmen behördlicherseits angeordnet werden müssen.

Der BUND hatte in seiner Stellungnahme für den Haveriefall Maßnahmen zur Fassung und Speicherung von flüssigen wassergefährdenden Stoffen entlang der Piste gefordert. Auch wird bemängelt, dass nicht berücksichtigt worden ist, dass aliphatische Kohlenwasserstoffe, mit deren Auftreten in einem Haveriefall zu rechnen ist aufgrund verringerter Oberflächenspannung schneller versickern als Wasser. Die vom BUND geforderten Maßnahmen hätten zur Folge, dass die Piste und die Rollwege beidseitig mit Kastenrinnen versehen werden müssten, die an ein Rückhaltebecken angeschlossen wären. Diese Maßnahmen sind aufgrund der zu erwartenden geringen Wahrscheinlichkeit eines Ereigniseintritts gegenüber den zu erwartenden Investitionskosten als unverhältnismäßig anzusehen.

Wesentlich für die Vermeidung eines Grundwasserschadens in einem Haveriefall ist die Reaktionszeit bis zum Ergreifen von Maßnahmen zum Schutz des Grundwasser. Mit der o.g. Forderungen nach Vorlage eines Alarm- und Maßnahmenplans, in dem auch die Reaktionszeiten zu ermitteln sind, wird dem Grundwasserschutz für den eher unwahrscheinlichen Fall einer Havarie Genüge getan. Letztendlich bleibt es der Planfeststellungsbehörde überlassen, weitere Maßnahmen zu fordern, um die Reaktionszeiten eventuell weiter zu verringern.

Die in diesem Zusammenhang im Erörterungstermin von Dritten gestellte Forderung, das geplante Entwässerungskonzept nicht nur auf den geplanten Erweiterungsabschnitt, sondern auch auf die bereits bestehende Start- und Landebahn auszudehnen, muss für dieses Planfeststellungsverfahren zurückgewiesen werden. Denn Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist - bau-

technisch betrachtet - allein die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn. Für diese ist die RiStWag wie zuvor ausgeführt entsprechend anzuwenden. Allerdings gelten diese Planungsgrundsätze sowohl für neue als auch für den Um- und Ausbau bestehender Straßen. Vor diesem Hintergrund bedarf es der Prüfung durch die zuständige Wasserbehörde, ob die bereits bestehende Start- und Landebahn, die keine der geplanten Verlängerung der Bahn adäquate Behandlungsform für das anfallende Niederschlagswasser besitzt, den Vorgaben, die zum Schutz von betroffenen Wassergewinnungsanlagen bestehen, entspricht. Diese Prüfung und die eventuelle Durchsetzung der Anpassung an den Stand der Technik muss aus den vorgenannten Gründen jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Eine Beeinflussung des Grundwassers ist nach der vorgelegten Planung nicht zu besorgen. Die belebte Bodenzone entlang der Piste muss sich jedoch erst entwickeln, ebenso ist damit zu rechnen, dass sich nach Inbetriebnahme des verlegten Hegbachtstückes die Sohle des Bachbetts noch nicht vollständig im Gleichgewicht befindet. Um eventuelle Einflüsse auf das Grundwasser in den ersten Jahren nach der Baumaßnahme erfassen zu können, war zu fordern, dass grundwasserstromabwärts zwei Grundwassermessstellen errichtet werden und das Grundwasser regelmäßig beprobt und untersucht wird.

4.4.1.2 Hegbach

Eine planmäßige Einleitung von abfließendem Niederschlagswasser in den Hegbach ist nicht vorgesehen. Vielmehr wird im Bereich des Hegbachaltarmes - nördlich des Verkehrslandeplatzes -, der nach den Planunterlagen erhalten bleiben soll, ein Erdwall aufgeschüttet, um einen direkten Zufluss zum Bach zu verhindern.

Die im gesamten Planungsraum vorgesehenen Versickerungsmulden haben gleichzeitig die Funktion abfließendes Niederschlagswasser zurückzuhalten. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Niederschläge aus maßgeblichen Regenereignissen nicht in den Hegbach gelangen. Im südlichen Bereich der Start- und Landebahn wurde in der Entwässerungsplanung der Schutz des Hegbaches vor abfließenden Oberflächenwasser nicht ausreichend berücksichtigt. In diesem Bereich ist eine Verlängerung der Mulden in östliche Richtung vorzunehmen, so dass auch im unmittelbar an den Hegbach angrenzenden Bereich ein ausreichender Schutz gegen mögliche Havariefälle mit wassergefährdenden Stoffen gegeben ist und der Zufluss von abfließendem Niederschlagswasser von der Start- und Landebahn in den Hegbach unterbunden wird. Durch den Hegbach könnten sonst diese Stoffe auf schnellem Weg in die Zone II des o.g. Wasserschutzgebietes transportiert werden. Dieser Teilabschnitt ist bei der bestehenden Start- und Landebahn, der End- bzw. -Anfangsbereich. Dieser Abschnitt bekommt durch die Verlängerung eine geänderte Funktion innerhalb des Flugbetriebes und muss deshalb in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Durch die Erweiterung des Muldensystems wird jedenfalls der Schutz des teilverlegten Hegbaches vor dem von der Piste abfließenden Niederschlagswasser und in einem Havariefall ausreichend sichergestellt. Auf die in diesem Zusammenhang bereits oben gemachten Ausführungen wird verwiesen.

Soweit von Einwanderseite bemängelt wird, das geplante Muldensystem würde in einem Havariefall nicht ausreichenden Grundwasserschutz gewährleisten, ist entgegenzuhalten, dass für den Havariefall durch zusätzliche Anordnung eines leicht durchsickerbaren, bewachsenen Erdwalls

im Bereich der Tiefpunkte der Mulden eine weiter gehende Absicherung für die Reinhaltung des Grundwassers gegeben ist. Hierdurch wird sichergestellt, dass selbst in einem Havariefall bei bereits gefüllter Mulde, oberflächlich keine Leichtstoffe bzw. Löschmittel in den Hegbach gelangen. Es steht somit ausreichend Zeit zur Verfügung, beispielsweise durch Absaugen der Schadstoffe aus der Mulde oder Ausheben der eventuell bereits kontaminierten Bodenbereiche, entsprechend auf den Havariefall zu reagieren. Diese Auffassung wird auch von dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie in seiner Stellungnahme vom 14. September 2001 geteilt. Tritt der Havariefall bei Regenereignissen ein, die häufiger als alle 10 Jahre auftreten, so ist durch die zuvor beschriebenen Schutzvorkehrungen dem Grundwasserschutz ausreichend Rechnung getragen. Darüber hinaus stellt der noch vorzulegende Alarm- und Meldeplan, den die Antragstellerin mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen hat, sicher, dass in einem Havariefall effektive Sofortmaßnahmen ergriffen und damit Gefährdungen sowohl für das Grundwasser als auch für den Hegbach ausgeschlossen werden.

4.4.2 Verlegung des Hegbaches

Nach § 31 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 WHG ist ein Gewässer, das sich im natürlichen oder naturnahen Zustand befindetet, in diesem Zustand zu erhalten. Ein naturnaher Zustand kann auch in einem Ausbaurverfahren geschaffen werden. Naturnah sind Gewässer, die nicht erkennbar durch den Menschen beeinflusst oder gar geprägt (relativ naturnah) sind. Kennzeichnend für sie sind wechselndes Gefälle mit unterschiedlichen Fließgeschwindigkeiten, verschiedenartig geformtes Gewässerbett mit variierendem Querschnitt und unterschiedlicher Neigung, schwankender Wasserstand, fluktuierende Lichtverhältnisse, Ufergehölze, abwechselnde Uferbeschaffenheit, ein ufergerechter Aubereich.

Zwar ist der Hegbach ein ehemaliger Entwässerungsgraben und damit durch den Menschen erkennbar beeinflusst oder gar geprägt. Allerdings befindet sich der Hegbach mittlerweile in einem weitgehend naturnahen Zustand. Insoweit ist dieser Zustand auch bei Realisierung des Ausbaurvorhabens zu erhalten bzw. in einen naturnahen Zustand zurückzuführen. Diese gesetzlichen Vorgaben und Zielvorstellungen werden mit der geplanten Hegbachverlegung ausweislich der dieser Entscheidung zugrundeliegenden Planunterlagen und den in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten und dem Auflagenkatalog zu entnehmenden Maßnahmen erreicht. Sowohl wird ein naturnaher Gewässerzustand erreicht, als auch ein intaktes Ökosystem gewährleistet und ein Grundgerüst für eine regionale Biotopplanung (Vernetzung) geschaffen. Für die Teilverlegung des Hegbaches ist ein naturnaher Ausbau des verlegten Bachabschnittes vorgesehen. Es ist geplant, den Hegbach in einem weiten Bogen um die verlängerte Piste zu führen. Das Gewässer wird in seiner typischen Funktion für den Niederungsbereich gestaltet (unterschiedliche Gefällstrecken, Abflusstiefen und Profile, strukturreiche Gehölzbestände). Dabei wird auch ein bestehender Absturz oberhalb der eigentlichen Teilverlegungsstrecke umgestaltet sowie ein Teilstück des verlegten Hegbaches als Altarm erhalten.

Die geplante Teilverlegung entspricht damit nach Auffassung der Genehmigungsbehörde weitgehend dem Leitbild für eine naturnahe Entwicklung und Gestaltung eines Fließgewässers (vgl. Annex zur Anlage 1 des Gemeinsamen Runderlasses zur Einführung der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen, die der Wiederherstellung naturnaher Gewässer einschließlich ihrer Ufer

und Auen dienen“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Jugend, Familie und Gesundheit (HMUEJFG, heutiges HMULF) vom 5. August 1998, St.Anz. 1998, S. 2796). Nachteilig für eine naturnahe Gestaltung ist jedoch die tiefe Lage der Gewässersohle. Eine für die naturnahe Gestaltung günstigere Erhöhung der Gewässersohle hätte (Variante 2) - wie bereits erläutert - eine erhöhte Infiltration von Bachwasser in das Grundwasser zur Folge und könnte damit die Wasserführung bei Niedrigwasser wesentlich verändern und damit die Gewässerbiozönose erheblich schädigen.

Die ökologische Wertigkeit des Hegbaches wird im geplanten Verlegungsbereich dadurch verbessert, dass die vorgesehenen geomorphologischen Strukturelemente dem Gewässertyp weitgehend entsprechen. Insbesondere soll das Profil des Hegbaches im zu verlegenden Bereich aufgeweitet werden. In den Bereichen zwischen den Querprofilen Q 10 bis Q 13 und Q 25 bis Q 29 ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde eine weitere Abflachung der rechten Uferböschung gegenüber der Planung möglich, um sich auch in diesem Bereich dem genannten Leitbild eines naturnahen Ausbaus des Gewässers weiter anzunähern. Eine entsprechende Forderung zur Überarbeitung der Planung war daher in den Nebenbestimmungen festzulegen.

Unter dem Gesichtspunkt des Erhalts der bestehenden Grundwasserverhältnisse im Hegbach hat die Antragstellerin die vorgelegte Variante 1 des Gewässerausbaus zu realisieren. Damit werden auch die Maßgaben des Raumordnungsverfahrens umgesetzt, indem die Umgestaltung des Hegbaches die hydrologischen Verhältnisse nicht verändert.

Denn nur durch diese Variante wird sichergestellt, dass die vorhandene In- und Exfiltration von Bachwasser in das Grundwasser den gegenwärtigen Verhältnissen entspricht. Bei Realisierung der Variante 2, die eine hoch liegende Bachsohle zur Grundlage hätte, würden dem Hegbach erhebliche Wassermengen durch Infiltration entzogen und es ist nicht auszuschließen, dass hierdurch im Nahbereich der Grundwasserspiegel angehoben wird und sich die bestehenden Grundwasserverhältnisse verändern. Mit Realisierung der Variante 1 wird damit auch den dahingehenden Bedenken der Naturschutzverbände BUND, DGWV, HGON sowie NABU ausreichend Rechnung getragen, die eine In- und Exfiltration von Bachwasser in das Grundwasser wie bisher gesichert sehen wollen. Die ausgleichende Wirkung des Hegbachs in seiner jetzigen Form auf das Grundwasser wird damit nach Realisierung der Teilverlegung des Hegbachs mit der Umsetzung der Variante 1 auch zukünftig erhalten bleiben. Auch einer von Seiten des BUND geforderten Modellrechnung bedarf es nicht. Eine solche wird unter Bezugnahme auf die Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie vom 14. September 2001 für überzogen angesehen. Nach dessen Auffassung sind Modelle nicht per se besser, eine eingehende Diagnose und Vorschläge für die Umsetzung seitens des Planungsbüros der Antragstellerin genügen. Die Untersuchungen der RKS-Proben der Bachsohle zur Bestimmung der Durchlässigkeit und des Substrates entsprechen dem Stand der Technik. Die Anzahl der Probenpunkte reicht nach Auffassung des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie bei der geringen Substratvarianz aus. Auch sind die in den Unterlagen genannten Unterschiede zwischen den Durchlässigkeiten plausibel: Die gemessenen Werte wurden an Proben 0-10 cm unter Sohle bestimmt, die Kornverteilungen aber aus Tiefen zwischen 0,5 und 1,0 m unter Sohle. Durch übliche Schluff-/Tonablagerungen an der Sohle ergeben sich deshalb geringere Durchlässigkeiten. Dem Argument des BUND, ein altes Bachbett hätte Auswirkungen auf die Spiegel, kann von Seiten des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie nicht gefolgt werden. Auch können bei aufmerksamer Baubegleitung, wie vorliegend von der Planfeststellungsbehörde gefordert, uner-

wünschte Substrate in Sohlhöhe gegebenenfalls ausgetauscht werden. Den Einwendungen des BUND war daher insgesamt nicht zu folgen.

Soweit in diesem Zusammenhang von den Naturschutzverbänden im Erörterungstermin dahingehende Bedenken geäußert wurden, dass das für die geplante Hegbachverlegung erforderliche Anschneiden von Grundwasser ohne wasserrechtliche Genehmigung der unteren Wasserbehörde nicht durchführbar sei, ist auszuführen, dass das Anschneiden des Grundwassers als Maßnahme, die der naturnahen Teilverlegung des Hegbaches dient, als solche nicht dem Benutzungsbegriff des Wasserhaushaltsgesetzes unterliegt und folglich hierfür auch eine wasserrechtliche Zulassung nicht erforderlich ist.

In diesem Zusammenhang wurde von Seiten der vorgenannten Naturschutzverbände gegen die Teilverlegung des Hegbaches eingewandt, dass die Behauptung, die Abflussbildung des Hegbaches werde sich durch die Teilverlegung nicht ändern, falsch sei. Bereits zum Zeitpunkt der Erstellung der Planung sei bekannt gewesen, dass Mitte 2001 die Kläranlage Offenthal an die Kläranlage des Abwasserverbandes Dreieich angeschlossen werde. Diese Kläranlage entwässere aber in den Hengstbach. Die Planung sei entsprechend zu überarbeiten. Dies ist durch das Planungsbüro des Vorhabensträgers mittlerweile erfolgt. Ausweislich der ergänzten Planunterlagen hat auch der Anschluss der Kläranlage Offenthal an die Kläranlage des Abwasserverbandes Dreieich keine negativen Auswirkungen auf das Abflussverhalten des Hegbaches, da dem Bach nur 10 bis 15 % des mittleren Niedrigwasserabflusses entzogen werden. Bei der Auswahl der Varianten wurde insbesondere die tiefer liegende Variante 1 im Hinblick auf das geringe Risiko einer Austrocknung des Hegbaches ausgewählt, obwohl die Variante 2 von der Morphologie her eindeutig naturnäher gewesen wäre. Auch ist nach Aussage der dahingehend ergänzten und von den Fachbehörden geprüften Unterlagen gewährleistet, dass die Mühlkoppe die für ihre Lebensbedingungen notwendigen Wasserverhältnisse auch weiterhin antreffen wird. Insoweit wird auf die Ausführungen zur Mühlkoppe im Kapitel C III 4.3.3 hingewiesen.

Entgegen der Behauptung der vg. Einwender, die Gefälleverhältnisse und die Querschnittsgestaltung im verlegten Teil des Hegbaches würden nicht generell eine ökologische Aufwertung bedeuten, entspricht nach Auffassung der Fachbehörden die vorgesehene Teilverlegung weitgehend der Verwirklichung des Leitbildes eines naturnahen Gewässerausbaus. Ob der verlegte Teil des Hegbaches tatsächlich auch eine ökologische Aufwertung erfahren wird, ist daher für die Rechtmäßigkeit des geplanten Gewässerausbaus nicht von Relevanz. Gestützt auf die vorgelegten Unterlagen wird gleichwohl von der Planfeststellungsbehörde eine solche ökologische Aufwertung gesehen.

Dem Einwand der o.g. Naturschutzverbände, die fehlende Beschattung erwärme das Wasser viel stärker mit Auswirkungen bis mehrere hundert Meter bachabwärts, wird entgegengehalten, dass auf der Grundlage der Planungsunterlagen der Hegbach auch in Zukunft mit den vorgesehenen Gehölzen in größten Teilen, also in den größten Zeitabschnitten des Tages, weiterhin ausreichend beschattet und eine starke Verkräutung somit verhindert werden wird. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen standortgerechten Baum- und Pflanzenarten (z.B. Schwarzerle und Salixarten), die Wuchshöhen in einem Jahr von 1,5 bis 2 m haben, kann davon ausgegangen werden, dass in einem Zeitraum von 5 Jahren ab Beginn der Baumaßnahmen zur (Teil-)Verlegung des Hegbaches

stellenweise bereits ein Kronenabschluss mit ausreichendem Schattenwurf erreicht und insoweit eine Verkräutung, die den Hegbach erheblich beeinträchtigt, ausgeschlossen wird.

Dem Einwand eines privaten Einwenders, die Verlegung des Hegbaches zerstöre die Hegbachaue ist entgegenzuhalten, dass mit Verwirklichung des Leitbildes eines naturnahen Ausbaus eines Gewässers auf der Grundlage der vorgelegten Planunterlagen sowie der im Planfeststellungsbescheid festgelegten Maßnahmen, gewährleistet ist, dass auch der teilverlegte Hegbachabschnitt Auebereiche aufweisen wird. Damit werden natürliche Überflutungsbereiche erweitert und sichergestellt, standörtliche Voraussetzungen für die Erhaltung oder Wiederansiedelung der für den betreffenden Auenabschnitt kennzeichnenden Tiere und Pflanzen geschaffen sowie vorhandene ökologisch wertvolle Bereiche vernetzt. Eine Zerstörung einer Auenlandschaft wird jedenfalls nicht erfolgen, allenfalls die Verlegung einer solchen.

4.5 Sonstige Auswirkungen

4.5.1 Unfallrisiko, Vogelschlag

Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nach Westen um 410 m und die Umwidmung der Überrollstrecke von 90 m im Osten wird das Absturzrisiko von Flugzeugen nicht erhöht. Es starten und landen keine größeren Flugzeuge als bisher.

Das Flugzeug stellt mit das sicherste Verkehrsmittel dar. Es gibt im Vergleich zu Autounfällen viel weniger Flugunfälle. Bezogen auf den Verkehrslandeplatz Egelsbach ist unter Berücksichtigung der Vergangenheit kein erhöhtes Risiko erkennbar. Dies gilt auch für den Vogelschlag. Auch zwischen den Abflügen von der Startbahn West Frankfurt und dem Gesamtbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach ist kein erhöhtes Risiko festzustellen, da es hier eine räumliche Trennung sowohl in der Fläche als auch in der Vertikalen gibt.

4.5.2 Brandschutz

Der Brandschutz ist durch die Anwendung der jeweils gültigen Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen (zuletzt: NfL I 72/83) sowie des Anhangs der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen ausreichend gewährleistet.

4.5.3 Eigentums- und Entschädigungsfragen, Wertminderung, Mietverluste

Zur Realisierung flächenbeanspruchender Vorhaben, wozu auch der Ausbau eines Verkehrslandeplatzes gehört, sind Eingriffe in Grundeigentumsrechte nur vermeidbar, wenn es dem Vorhabensträger gelingt, alle benötigten Flächen freihändig zu erwerben. Die HFG hat bereits vor der Verfahreseinleitung, aber auch während des laufenden Planfeststellungsverfahrens einen Teil der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke zum Eigentum erworben oder vertragliche Vereinbarungen zum Flächenerwerb abgeschlossen. Dennoch konnten nicht alle, noch in fremdem Eigentum stehenden Flächen vertraglich gebunden werden.

Der festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird entschieden, welche Flächen für welchen Zweck benötigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet damit eine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Bereits der Planfeststellungsbeschluss muss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen. Mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Grundeigentümers aus Art. 14 Abs. 1 GG überwunden, das sich nunmehr in ein Entschädigungsrecht aus Art. 14 Abs. 3 GG wandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb angesichts der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob die erforderliche Planrechtfertigung vorliegt. Sie hat ferner im Einzelnen geprüft, ob das Vorhaben im Rahmen der Abwägung geeignet ist, die entgegenstehenden Grundrechte aus Art. 14 GG zu überwinden. Sie hat dabei insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum verringert werden können oder ob Alternativen zu einem Grundstücksbedarf führen, ohne das Planungsziel zu beeinträchtigen. Durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes werden ca. 24 ha Fläche in Anspruch genommen. Davon steht ein überwiegender Teil im Eigentum privater Grundstückseigentümer. Nähere Einzelheiten hinsichtlich der Grundstücke, deren Lage und des Umfangs der Inanspruchnahme ergeben sich aus dem Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis, die Bestandteil dieses Bescheides sind. Der Eingriff in das Grundstückseigentum ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in Anbetracht der für notwendig erachteten Erweiterung des Landeplatzes und hinsichtlich der mit seiner Erweiterung verfolgten Ziele vertretbar.

Die öffentlichen und privaten Zielsetzungen für den Ausbau sind geeignet, sich auch gegen die Grundrechtsposition aus Art. 14 Abs. 1 GG der Grundstückseigentümer durchzusetzen. Überwiegend nutzen die betroffenen Grundstückseigentümer ihre Flächen für landwirtschaftliche Zwecke oder haben eine entsprechende Nutzung verpachtet. Das konkrete Interesse ist damit im Regelfall auf einen Kapitalertrag beschränkt. Die für den Ausbau benötigten Flächen werden für eine andere höherwertige gewerbliche oder sonstige bauliche Nutzung nicht in Frage kommen. Soweit Grundeigentum für die eigene berufliche Existenz benötigt wird, sind die betrieblichen Auswirkungen gesondert abgewogen und berücksichtigt worden. Eine drohende Existenzgefährdung einzelner betroffener landwirtschaftlicher Betriebe wurde weder vorgetragen, noch sind Anhaltspunkte für einen entsprechenden weit reichenden Eingriff erkennbar.

Die Ausdehnung des Vorhabens sowie seine Lage und Abmessungen wurden auf ihre Notwendigkeit überprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass sich die Inanspruchnahme der Fläche auf ein notwendiges Maß beschränkt. Insbesondere die Teilverlegung des Hegbachs ist mittels einer geringeren Flächeninanspruchnahme nicht möglich. Die Lage des Landeplatzes und des Hegbachs sind auch im Hinblick auf das entgegenstehende Grundeigentum Dritter abgewogen worden. Den öffentlichen und privaten Interessen am Ausbau gebührt der Vorrang.

Erhobene Ansprüche auf Ausgleich von Wertminderungen sind als Vermögensschaden unter Berücksichtigung von Art. 14 GG als Eingriff in das Eigentumsrecht anzusehen. Er ist unterhalb einer Eingriffsintensität der Enteignungsschwelle anzusetzen und somit ein fachplanerischer Entschädigungsanspruch. Er ist als Surrogat für nicht realisierbare Schutzvorkehrungen gedacht, die dem Flugplatzbetreiber auch bei ordnungsgemäßer Abwägung der Nachbar- und Unternehmensinteressen nicht mehr auferlegt werden können. Aufgrund dieser Funktion ist die Grenze

der Zumutbarkeit für Ansprüche auf Schutzvorkehrungen und Entschädigungsleistungen jeweils in gleicher Weise zu bestimmen.

Wie bereits hinsichtlich der Lärmauswirkungen dargelegt, besteht kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen, weil die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen die Zumutbarkeitsgrenzen nicht überschreiten. Deshalb scheidet auch ein Anspruch auf Ausgleich von Wertminderungen aus, unabhängig davon ob sie auf Mieteinnahmen oder einer tatsächlichen Wertbeeinträchtigung beruhen.

Auch ein direkter Entschädigungsanspruch aus Art. 14 GG wegen eines enteignungsgleichen Eingriffs ist bei keinem Einwender / keiner Einwenderin zu erkennen.

4.5.4 Beeinträchtigung gemeindlicher Belange (städtebauliche Auswirkungen)

Das Vorhaben verletzt die betroffenen Gemeinden nicht in ihrer durch Art. 28 Abs. 2 GG im Kernbereich geschützten Planungshoheit. Insbesondere hinsichtlich der Betroffenheit der Kommunen Erzhausen und Weiterstadt ist durchweg dargestellt, dass ihnen auch für die Zukunft genügend Entwicklungsmöglichkeiten bleiben. Das Vorhaben mit seinen Auswirkungen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Grund und Boden, insbesondere aber auch durch die Fluglärmbelastung stört oder verhindert keine hinreichend bestimmten Planungen in erheblicher Weise und entzieht keine wesentlichen Teile der Gemeindegebiete einer durchsetzbaren Planung. Insbesondere wird die plangemäße Nutzung von Baugebieten nicht verhindert.

Die kommunale Planungshoheit wird auch nicht über die unmittelbare Inanspruchnahme von Flächen nachhaltig beeinträchtigt. Zwar werden in Erzhausen ca. 15 ha und in Egelsbach ca. 1,5 ha landwirtschaftlich genutzter Flächen verloren gehen. Bei einer Gesamtfläche der Gemeinde Erzhausen von 748,4 ha und der Gemeinde Egelsbach von 1489,7 ha führt die Größenordnung der beanspruchten Fläche nicht dazu, dass künftig keine ausreichenden Entwicklungsmöglichkeiten mehr bestehen.

IV. Gesamtabwägung

Dem Antrag der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach auf Planfeststellung war mit den verfügbaren Nebenbestimmungen stattzugeben.

Es ist geprüft worden, ob durch die Verlängerung der Start- und Landebahn, der dazugehörigen Rollwege, der Umwidmung der Überrollstrecke am Ostende (= 90 m) der bestehenden Start- und Landebahn zur Piste und ihre Anbindung an das vorhandene Rollwegesystem, dem naturnahen Ausbau der ca. 1.300 m langen Umleitungsstrecke sowie der 200 m langen Gewässerstrecke des Hegbachs oberhalb des Absturzes bei km 16,55 andere öffentliche und private Belange beeinträchtigt werden. Grundlage für die Prüfung waren die Antragsunterlagen, das Ergebnis des durchgeführten Anhörungsverfahrens einschließlich des Erörterungstermins, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange, die Äußerungen der anerkannten Verbände nach § 29 BNatSchG sowie die Einwendun-

gen von privaten Dritten. Grundlage waren auch die Stellungnahmen, die von der Planfeststellungsbehörde unmittelbar eingeholt worden sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung die einzelnen betroffenen öffentlichen und privaten Belange sowohl einzeln als auch insgesamt gegen die Gründe für die Realisierung des beantragten Vorhabens abgewogen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch die Bahnverlängerung und die Teilverlegung des Hegbachs öffentliche und private Belange nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Realisierung der beantragten Vorhaben zurücktreten müsste.

1. Zwingende Versagungsgründe

Die Planfeststellung ist nicht bereits zwingend zu versagen, da von dem Ausbau keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann.

2. Ausübung des Planungsermessens

Planrechtfertigung

Die Auswirkungen des Vorhabens sind von den hierdurch Betroffenen nicht beliebig hinzunehmen; vielmehr bedürfen sie einer Rechtfertigung. Die Rechtfertigung hierfür liegt einerseits im privaten Interesse der Verkehrslandeplatzbetreiberin, ihren Flugplatzbetrieb aufrechterhalten und wirtschaftlich führen zu können und zum anderen und vor allem im öffentlichen Interesse an einem funktionsfähigen Erhalt des Verkehrslandeplatzes. Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens ist im Einzelnen unter Kapitel C - III, Ziffern 1-2 ausgeführt. Angesichts der Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach für die Verkehrsinfrastruktur des Landes Hessen, aber auch für die bundesweite Verkehrsinfrastruktur, die wesentlich zu der Qualität des Wirtschaftsstandortes Bundesrepublik Deutschland beiträgt, sind die Auswirkungen des Vorhabens gerechtfertigt. Durch die Globalisierung der Wirtschaft und Liberalisierung des EG-Binnenmarktes ist eine bedarfsgerechte und flexible Verkehrsinfrastruktur für den wirtschaftlichen Wohlstand in der Bundesrepublik Deutschland unumgänglich. Der Ausbau des regionalen Luftverkehrsnetzes wird zum Wachstum vor allem im Bereich hochspezialisierter Industrien und Gewerbe beitragen und damit über die Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze hinaus auch zu einem Zuwachs an weiteren Arbeitsplätzen beitragen.

In erster Linie sichert der Ausbau aber den derzeitigen Bestand. Denn durch die verschärften Sicherheitsbestimmungen sind Luftfahrtunternehmen bzw. Flugzeugführer künftig verpflichtet, u.a. erhöhte Sicherheitszuschläge bei der Berechnung der Start- und Landestrecke anzuwenden. Die vorhandene Start- und Landebahn am VLP Egelsbach erfüllt diese Anforderungen insoweit nicht, als dass der heute schon vorhandene gewerbliche Luftverkehr auch zukünftig am Flugplatz uneingeschränkt möglich wäre. Dies ist erst bei einem entsprechenden Ausbau, der lediglich die

notwendige Folge der verschärften Anforderungen an die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen ist, weiterhin der Fall. Insoweit wird der derzeit auf dem VLP Egelsbach stattfindende gewerbliche Luftverkehrsbetrieb lediglich den international angehobenen Sicherheitsstandards angepasst. Gerade die Erhöhung des Sicherheitsstandards bei der Beförderung von Personen muss aber auch im öffentlichen Interesse sein.

Natur und Landschaft

Im Mittelpunkt der Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange standen ökologische Bedenken. Allerdings hat die Prüfung der Unterlagen ergeben, dass das Vorhaben mit den Belangen von Natur und Landschaft vereinbar ist.

Zwar stellt der Ausbau des Verkehrslandeplatzes einen Eingriff in Natur und Landschaft dar und es kommt hierdurch zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Lebensraumes im Sinne von § 23 HENatG und nach der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen im Bereich des Landkreises Darmstadt vom 20. Dezember 1956 (St.Anz. 4/1957 S. 993) sowie eines schützenswerten Fischbestandes.

Es handelt sich aber um ein Vorhaben, das der Bestandssicherung dient und somit unvermeidbar ist. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Kapitel C III, Ziffern 1-2, Bezug genommen. Die Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft lassen sich wie in den Kapitel C III 4.3.2 und 4.3.3 dargestellt durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung und Eingrünung des Hegbaches vermeiden, minimieren und kompensieren.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Zudem gewährleisten zusätzlich von der Planfeststellungsbehörde als Auflagen in den Bescheid aufgenommene Maßnahmen, dass dem Minimierungsgebot in ausreichendem Maße Rechnung getragen wird. Auch erfolgt die Kompensation so, dass die naturschutzfachliche Zielsetzungen

- Wiederherstellung der geschädigten Lebensräume
- Aufrechterhaltung der Vernetzungsstruktur des Hegbaches
- Eingliederung des Verkehrslandeplatzes in die Landschaft
- Wiederherstellung der Wegebeziehung für die Naherholung
- Erhaltung und Entwicklung der Groppenpopulation im Hegbach

als erfüllbar angesehen werden können. Der funktionale Ausgleich erfolgt im Wesentlichen durch die Herstellung gleichartiger Biotope und einer Extensivierung der Flächennutzung. Dieser wird nicht zuletzt dadurch erreicht, dass für die verlängerte Fließgewässerstrecke incl. der angrenzenden Pflanzflächen auf ca. 22 ha eine Aufwertung gegenüber den Ackerflächen erzielt werden kann. Das Landschaftsbild ist in gleicher Qualität wiederherstellbar.

Insbesondere geben die eingereichten Unterlagen überzeugend Aufschluss darüber, dass aufgrund der vielgestaltigen Bachformation, zu der sowohl besonnte als auch in großen Teilen beschattete Bereiche gehören, die Habitatvoraussetzungen für die Groppe erfüllt werden. Dies ist insbesondere daraus herzuleiten, dass durch den Einbau von entsprechendem Geschiebematerial, d.h. leich-

tem Geröll, vergleichbare Verhältnisse geschaffen werden, wie sie auch gegenwärtig vorzufinden sind. Insbesondere die Erfüllung des Gewässerleitbildes, der durch Einengungen und Ausweitungen eine Strömungsvariabilität entstehen lässt, gewährleistet den Fortbestand der für die Groppe notwendigen Habitatvoraussetzungen.

Mit Beachtung der Grundsätze für eine naturnahe Entwicklung und Gestaltung von Fließgewässern kann auch für die zweigestreifte Quelljungfer ein ihren Lebensbedingungen entsprechender Bereich im neuverlegten Hegbachabschnitt geschaffen werden. Den Bedenken der Naturschutzverbände wird insoweit Rechnung getragen, als dass die im Planfeststellungsbescheid für die Teilverlegung des Hegbachs vorgesehenen Maßnahmen auf jeden Fall der Erhalt der zweigestreiften Quelljungfer im Hegbach insgesamt gewährleistet ist. Dies gilt im Übrigen auch für die anderen im Hegbachbereich vorkommenden Tierarten.

Wegen der vorgesehenen Kompensation und da die mit dem Ausbaivorhaben verfolgten Ziele die öffentlichen Belange des Naturschutzes überwiegen, insbesondere der Zielsetzung der Raumordnung und Landesplanung entsprechen, sind Voraussetzungen des § 6 Abs. 1 und 2 HENatG für die Genehmigung des Eingriffes als erfüllt anzusehen.

Da wegen der Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für die Region überwiegende Gründe des Gemeinwohls geltend gemacht werden können und sich der Verlust des Ufergehölzsaumes als Lebensraum durch eine Neupflanzung ausgleichen lässt, sind auch die Voraussetzungen für die Befreiungen gemäß § 23 Abs. 4 HENatG und § 30b HENatG gegeben.

Im Hinblick auf das Groppenvorkommen wurden aus Gründen der Verfahrenssicherheit die Kriterien der FFH-Verträglichkeitsprüfung und für die Zulassung einer Ausnahme abgeprüft.

Die Voraussetzungen eine Ausnahme nach § 19 c Abs.3 BNatSchG zuzulassen, können als gegeben angesehen werden.

Wie bereits ausgeführt, können Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wegen der Zielsetzung der Landes- und Regionalplanung, am Standort Egelsbach festzuhalten, für das Vorhaben geltend gemacht werden. Im Rahmen der Variantenuntersuchung / FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind.

Die nach § 19c Abs. 5 BNatSchG notwendigen Maßnahmen zur Sicherung von Natura 2000 sind vorgesehen.

Gegen die geplante Umsiedlung der im vom Ausbau betroffenen Teilabschnitt des Hegbachs befindlichen Groppe bestehen keine Bedenken. Denn auch in der Bauphase der Teilverlegung des Hegbachs ist sichergestellt, dass sie die notwendigen Habitatvoraussetzungen vorfindet. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel 4.3.3 Bezug genommen. Findet aber die Groppe in Abschnitten im Oberlauf des Hegbachs die notwendigen Habitatbedingungen vor, ist nachvollziehbar, dass auch eine sofortige Wiedereinsetzung nach Abschluss der Baumaßnahme Hegbachverlegung nicht erforderlich ist. Dies ermöglicht die Rücksetzung eines Teiles der Population zu einem Zeitpunkt, wenn infolge des Wachstums der anzupflanzenden Bäume im ausgebauten Hegbachabschnitt eine ausreichende Beschattungsentwicklung stattgefunden hat und damit ausreichende Lebensbedingungen für die Groppe mit Sicherheit vorzufinden sind. Unterstützt wird diese Annahme durch Erfahrungswerte in vergleichbaren Regionen und anderen Bundesländern mit deren Umsetzung. Schließlich sind im Planfeststellungsbeschluss Maßnahmen festgelegt worden, die eine artgerechte Umsiedlung des Fischbestandes sicherstellen. Auch die vorgesehene ökologische Bauüberwachung der teilweisen Hegbachverlegung gewährleistet, dass die Groppe

erst dann wieder in den teilverlegten Hegbachabschnitt zurückgeführt wird, wenn sich der Gewässerabschnitt so entwickelt hat, dass die entsprechenden Habitatvoraussetzungen nachweislich vorhanden sind.

Insgesamt verbleiben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach den Ausbaumaßnahmen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 5 HENatG. Auch das Landschaftsbild wird so neu gestaltet, wie es den naturräumlichen Gegebenheiten entspricht.

Immissionen: Lärm, Luftschadstoffe, Klima, Geruchsbelästigungen

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens, seine Eignung und die Möglichkeit einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch das Vorhaben sind eingehend untersucht worden. Dabei ist in der unter Kapitel C - II dargelegten und durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt worden, dass keine gravierenden Umweltauswirkungen von dem Vorhaben verursacht werden, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können.

Die Lärmsituation ändert sich durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nicht wesentlich; jedenfalls ist die punktuelle Zunahme der von dem Verkehrslandeplatz ausgehenden Lärmimmissionen zumutbar. Dies ist näher im Kapitel C - II, Ziffer 2.1.1 ausgeführt.

Gestützt auf die Ausführungen im lärmmedizinischen Gutachten von Prof. Dr. Klaus Scheuch, wonach eine akute Gesundheitsgefährdung erst bei Einzelschallereignissen von 19 mal 99 dB(A) am Tag auftreten, kann aufgrund der tatsächlich ermittelten höchsten Maximalpegel bzw. Anzahl der Ereignisse an den Immissionspunkten 4 und 7 von maximal 80,2 dB(A) (ein Ereignis täglich) bzw. 74,9 dB(A) (neun Ereignisse täglich) die Aussage getroffen werden, dass eine akute Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Eine nähere Bewertung, ab welchem Maximalpegel und wie vielen Ereignissen am Tage eine akute Gesundheitsgefährdung eintritt, ist nicht erforderlich, da die ermittelten Werte in jedem Falle unterhalb einer möglichen Gefährdungsgrenze liegen.

Auch im Hinblick auf den äquivalenten Dauerschallpegel am Tage kann auf der Grundlage des lärmmedizinischen Gutachtens, das erst bei Vorliegen von einem $L_{Aeq3} = 65$ dB(A) von einer erheblichen Belästigung ausgeht, festgehalten werden, dass bezogen auf den Bezugszeitraum 2009 der höchste Dauerschallpegel am Immissionsort 1 (Erzhausen, Nordwest-Ortsrand) mit 54,6 dB(A) weit unter dem genannten Wert für eine erhebliche Belästigung liegen wird.

Unter Zugrundelegung dieser fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle wird es auch in Schulen für Schüler und Lehrer zu keinen erheblichen Belästigungen kommen, da auch der nach der einschlägigen Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzte Richtwert von 57 dB(A) nicht erreicht werden wird. Eine Gefährdung der Kommunikation im Innen- und Außenbereich ist jedenfalls beim Auftreten der berechneten und durch den Verkehrslandeplatz Egelsbach verursachten Immissionswerte nicht zu erwarten. Berücksichtigt man außerdem, dass bei einem gekippten Fenster noch ein Dämmwert von 10 bis 15 dB(A) vorliegt, so liegen die Innenpegel in den betroffenen Kindergärten und Schulen bei 40 bis 45 dB(A). Bei den berechneten Werten wird daher keine

wesentliche Beeinträchtigung des Unterrichtes in den Schulen bzw. der Ruhephase in den Kindergärten zu erwarten sein.

Eine ähnliche Aussage kann auch für den Immissionsort 8 (Altenwohnheim, Egelsbach, Dresdner Str. 31) getroffen werden. Hier ist nach den Berechnungen für 2009 ein äquivalenter Dauerschallpegel von 53,6 dB(A) zu erwarten. Auch hier ist auf Grund der Fensterdämmwerte eine Gefährdung der Kommunikation im Innenraum nicht zu erwarten.

Am Immissionsort 11 (Ernst-Reuter-Schule, Egelsbach, Heidelberger Str. 19), werden Maximalpegel von 77,9 dB(A) bis zu 4 mal im Außenbereich erreicht. Hierbei kann es zu kurzzeitigen Kommunikationsstörungen im Innenraum bei gekipptem Fenster kommen.

Auch am Immissionsort 8 (Altenwohnheim, Egelsbach, Dresdnerstr. 31) sind Maximalpegel von fast 80 dB(A) bei insgesamt 3 Ereignissen am Tag zu erwarten. Dadurch kann die Möglichkeit von kurzzeitigen Kommunikationsstörungen auftreten. Da diese relativ hohen Werte jedoch in ihrer Häufigkeit weniger (3 mal pro Tag) als an anderen Immissionsorten auftreten, kann davon ausgegangen werden, dass das Kriterium für eine erhebliche Belästigung hier noch nicht erreicht wird, das heißt, in jedem Falle wird ein solcher Wert über dem Auftreten von täglich 3 Ereignissen von 80 dB(A) liegen.

Insgesamt zeigen die Berechnungen, dass sich bis 2009 nur lokale Verschiebungen im Hinblick auf die Lärmbelastungen einstellen werden, d.h. für das Prognosejahr 2009 keine signifikanten Verschlechterungen der derzeit bestehenden Lärmbelastungen zu erwarten sind.

Die für die einzelnen Immissionsorte 1-16 berechneten flugbetriebsbedingten Lärmbelastungswerte liegen alle unter 55 dB(A) und somit unterhalb des in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie definierten raumordnerischen Zielwertes für die Erforderlichkeit von Siedlungsbeschränkungen. Sie unterschreiten auch den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen langfristig anzustrebenden Vorsorge- und Zielwert von 55 dB(A). Weiterhin werden damit auch die Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Oktober 2000 eingehalten, nach der bei einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Egelsbach eine Zunahme des Istzustandes der Lärmimmissionen zu vermeiden ist.

Durch das genehmigte Vorhaben sind daher keine wesentlichen negativen Lärmauswirkungen zu erwarten. Vielmehr kann festgestellt werden, dass nach dem vorgelegten lärmtechnischen Gutachten an den aufgeführten relevanten Immissionsorten 1 bis 16 nur mit Pegeländerungen unter 3 dB(A) zu rechnen ist und somit von keiner wesentlichen Änderung (spürbaren Veränderung) der bestehenden Lärmbelastung auszugehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen durch Festlegung eines äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq3} von 55 dB (A) in dem Planfeststellungsbeschluss sichergestellt, dass eine Zunahme der Lärmimmissionen an den ausgewählten Immissionspunkten 1-16 (Wohnnutzungen bzw. lärmsensiblen Einrichtungen, wie z.B. Kindergärten, Schulen und Altenwohnanlagen) ausgeschlossen wird. Desweiteren hat die Planfeststellungsbehörde dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung dadurch Rechnung getragen, dass ausschließlich nur in den Betriebszeiten von 7.00 bis 21.00 Uhr Flugbetrieb stattfinden darf. Die Umsetzung der Vorgabe unter Ziffer 1 der landesplanerischen Stellungnahme vom 11.10.2000

wird durch ein Auflagenvorbehalt bei Überschreitung einer Obergrenze von 100.000 Flugbewegungen pro Jahr sichergestellt. Hierdurch besteht die zusätzliche Möglichkeit der Begrenzung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Bei der Gewichtung der Anliegerinteressen hat sich die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus dafür entschieden, ein effektives Überwachungsprogramm zu entwickeln, das insbesondere im Fall von Lärmbeschwerden das verursachende Ereignis ermitteln, auswerten und bestimmten Luftfahrzeugen zuordnen kann. Durch dieses Überwachungsprogramm wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Grundlage dafür geschaffen, dass auch tatsächlich der vorgegebene Dauerschallpegel eingehalten und eine Zunahme des Fluglärms vermieden wird. Ein solches effektives Überwachungsprogramm gegen Tagfluglärm kann jedenfalls aus Sicht der Behörde auch zur zukünftigen Akzeptanz des Verkehrslandeplatzes Egelsbach beitragen.

Dagegen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der vorliegend unterhalb des Schwellenwertes für Belästigungen von $L_{Aeq} = 55$ dB (A) liegende Tageswert ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen hinzunehmen und zumutbar. Das private Interesse, von jeder nur störenden oder belästigenden Auswirkung von Fluglärm verschont zu bleiben, kann angesichts des jahrelangen Flugbetriebs am Verkehrslandeplatz Egelsbach, der sein Umfeld geprägt hat, und in Anbetracht seiner Bedeutung für den regionalen Luftverkehr in der Abwägung zu den privaten Belangen, insbesondere im Hinblick auf die angeordneten Schutzauflagen, keine Bevorzugung beanspruchen.

Wie unter Kapitel C II 2.1.2 dargestellt, sind die durch das Vorhaben verursachten Schadstoffimmissionen als geringfügig einzustufen und grundsätzlich in einer industrialisierten Gesellschaft hinzunehmen (irrelevante Immissionszunahme bzw. Einhaltung von Grenzwerten).

Dies gilt auch für die zu erwartenden Geruchsbelästigungen. Auch ist eine Verschlechterung der klimatischen Verhältnisse im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht zu erwarten.

Sicherheit

Auch bestehen keine durchgreifenden Sicherheitsbedenken hinsichtlich des Vorhabens. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und den Empfehlungen der ICAO werden auch nach der Verlängerung der Start- und Landebahn eingehalten. Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nach Westen um 410 m und die Umwidmung der Überrollstrecke von 90 m im Osten wird das Absturz- und Unfallrisiko von Flugzeugen nicht erhöht. Zudem starten und landen zukünftig keine größeren Flugzeuge als bisher. Bezogen auf den Verkehrslandeplatz Egelsbach ist unter Berücksichtigung der Vergangenheit kein erhöhtes Risiko erkennbar. Dies gilt auch für den Vogelschlag.

Auch zwischen den Abflügen von der Startbahn West Frankfurt und dem Gesamtbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach ist kein erhöhtes Risiko festzustellen, da es hier eine räumliche Trennung sowohl in der Fläche als auch in der Vertikalen gibt.

Ein Restrisiko ist in unserer hoch industrialisierten Gesellschaft jedoch unvermeidbar und daher hinzunehmen.

Wasser

Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser kann ausgeführt werden, dass sowohl durch die geplanten als auch durch die mittels Auflagen angeordneten Maßnahmen eine schädliche Verunreinigung und sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers nicht zu besorgen ist. Insbesondere wird durch die technische Ausführung des Entwässerungssystems unter Beachtung der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) dem Umstand Rechnung getragen, dass das Vorhaben in der Schutzgebietszone III B des mit Verordnung des Regierungspräsidenten vom 3. August 1983 zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Mörfelden-Walldorf/ Stadtteil Mörfelden festgesetzten Wasserschutzgebietes (St.Anz. 1983, S. 1784, geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 1983, St.Anz. 1983, S. 2156) liegt und insofern erhöhte Anforderungen an den Gewässerschutz zu stellen sind. Diese werden, wie unter Kapitel C - III, Ziffern 4.4.1.1 und 4.4.1.2 dargestellt, erfüllt.

Verlegung des Hegbachs

Der Teilverlegung des Hegbachs stehen zwingende Versagungsgründe nicht entgegen. Von einer Verlegung ist nur dann abzusehen, wenn ihr überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen. Hierunter fallen insbesondere der Natur- und Artenschutz.

Gestützt auf die Ergebnisse der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung sind solche Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit durch die (Teil)Verlegung des Hegbaches jedoch nicht zu erwarten. Die Verlegung des Hegbaches erfolgt, gestützt auf die dieser Planfeststellung zugrundeliegenden Unterlagen, in einer Form, die sicherstellt, dass sich ein gleichwertiger Lebensraum für die jetzt vorhandenen Arten ergibt. Dies gilt auch im Hinblick auf die Mühlkoppe und die zweigestreifte Quelljungfer (*Cordulegaster boltoni*). Hierzu wird auf die Ausführungen in Kapitel C - III, Ziffer 4.3.3 Bezug genommen.

Der Teilverlegung des Hegbachs stehen auch, wie bereits zuvor in dem Kapitel C - III unter den Ziffern 4.3 und 4.4 ausgeführt, Vorschriften des Wasserrechts oder Gründe des Naturschutzes nicht entgegen. Dabei ist hervorzuheben, dass die Teilverlegung, wie in Kapitel II, Ziffer 1.2.2.2 näher dargelegt wird, umweltgerecht erfolgt. So werden natürliche Rückhalteflächen erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Zustandes des Hegbachs vermieden. Die geplante Teilverlegung entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zudem weitgehend dem Leitbild für eine naturnahe Entwicklung und Gestaltung eines Fließgewässers (vgl. Annex zur Anlage 1 des Gemeinsamen Runderlasses zur Einführung der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen, die der Wiederherstellung naturnaher Gewässer einschließlich ihrer Ufer und Auen dienen“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Jugend, Familie und Gesundheit (HMUEJFG, heutiges HMULF) vom 5. August 1998, St.Anz. 1998, S. 2796).

Die geplante Teilverlegung des Hegbachs steht zudem im Einklang mit den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Auch sieht das gebietsbezogene Renaturierungskonzept, das im generellen Entwurf zur Hochwasserabflussregelung im Einzugsgebiet des Wasserverbandes Schwarzbachgebiet-Ried vorliegt, für den Hegbach einen naturnahen Ausbau vor. Die geplante Teilverlegung des Hegbaches steht damit auch im Konsens mit dem Landschaftsrahmenplan bzw. der Gewässerstrukturgüte-Kartierung des Landes Hessen.

Steht aber bereits ein zwingender Versagungsgrund der Teilverlegung des Hegbachs nicht entgegen, ist die Teilverlegung auch nicht unter Abwägungsgesichtspunkten zu versagen. Dies folgt in erster Linie daraus, dass die Teilverlegung des Hegbaches nicht nur eigenständig betrachtet werden kann, sondern vielmehr zu berücksichtigen ist, dass er eine notwendige Folgemaßnahme ist, die erst durch die Verlängerung der Start- und Landebahn erforderlich wird. Unter Berücksichtigung dieser Vorgabe kann die Teilverlegung als solche nicht vermieden werden. Diese Teilverlegung erfolgt nach dem zuvor und insbesondere in dem Kapitel C - II, unter Ziffer 1.1.2, sowie in dem Kapitel C - III, unter Ziffer 4.4.2 Gesagten auch entsprechend dem Leitbild eines naturnahen Gewässerausbaus. Zudem ist durch die mit der Fachbehörde abzustimmende Ausführungsplanung gewährleistet, dass die ökologische und ästhetische Funktion des Hegbachs allenfalls nur kurzzeitig gestört wird. Bereits in angemessener Zeit wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Hegbach aber wieder die gleichen Funktionen erfüllen wie zuvor. Insgesamt wird die ökologische Wertigkeit des Hegbaches im geplanten Verlegungsbereich dadurch verbessert, dass die vorgesehenen geomorphologischen Strukturelemente dem Gewässertyp - im Gegensatz zu bisher - weitgehend entsprechen.

Insgesamt wurden die gegen die Teilverlegung des Hegbachs vorgetragenen Bedenken insoweit berücksichtigt, als durch die Überarbeitung des landespflegerischen Begleitplans und der Vorgabe, die Ausführungsplanung zur Teilverlegung mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen, die Verwirklichung des Leitbildes eines naturnahen Ausbaus eines Gewässers gewährleistet ist. Damit werden insbesondere natürliche Überflutungsbereiche erweitert und sichergestellt, dass standörtliche Voraussetzungen für die Erhaltung oder Wiederansiedelung der für den betreffenden Auenabschnitt kennzeichnenden Tiere und Pflanzen geschaffen sowie vorhandene ökologisch wertvolle Bereiche vernetzt werden. Eine Zerstörung einer Auenlandschaft wird jedenfalls nicht erfolgen, allenfalls die Verlegung einer solchen.

Erholung

Es ist langfristig nicht von erheblichen Auswirkungen auf die Naherholung auszugehen, da eine neue Wegeverbindung entlang der Teilverlegungsstrecke des Hegbachs sowie eine Brücke als Anbindung nach Egelsbach wiederhergestellt werden sollen und sich lediglich in der Bauphase ein kurzzeitiger Konflikt mit der Erholungsnutzung ergibt, da der für die Naherholung bedeutsame Weg entlang des Hegbaches in Anspruch genommen wird.

Hinsichtlich der indirekten Auswirkungen ist, da es sich um die Fortführung einer bestehenden Nutzung handelt, nach dem lärmtechnischen und lärmmedizinischen Gutachten von geringem Konfliktpotenzial auszugehen. Die Pegeldifferenzen zwischen Bezugs- und Planungsfall liegen im kaum wahrnehmbaren Bereich. In für die Erholung bedeutsamen Gebieten liegt der äquiva-

lente Dauerschallpegel unterhalb den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen längerfristig angestrebten Ziel- und Vorsorgewert für lärmbedingte Belästigungen von 55 dB (A).

Die zusätzlichen Belastungen der Erholungs- und Freizeitfunktion sind daher insgesamt nicht als erheblich einzustufen.

Insgesamt ist hinsichtlich der Umweltauswirkungen festzustellen, dass durch den Ausbau der Start- und Landebahn unvermeidbare Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eintreten werden. Allerdings können sowohl die ökologischen als auch ästhetischen Funktionen im Umfeld des vorzunehmenden Eingriffs in den Naturhaushalt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, insbesondere durch die im Bescheid aufgenommenen Auflagen, wieder hergestellt werden. Auch bezüglich der eintretenden Lärmauswirkungen infolge des geänderten Anlagenbestandes und -betriebes des Verkehrslandeplatzes können diese nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der aufgenommenen Auflagen zum Lärmschutz als beherrschbar und insbesondere auch zumutbar für die betroffenen Anwohner des Verkehrslandeplatzes angesehen werden. Die zusätzlichen Belastungen der Erholungs- und Freizeitfunktion sind ebenfalls insgesamt nicht als erheblich einzustufen.

V. Gesamtergebnis

Die im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung schließlich erforderliche Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange führt unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen im Ergebnis zu einem erheblichen Überwiegen der Belange, die für eine Feststellung des beantragten Planes sprechen. Neben der in der Umweltverträglichkeitsprüfung detailliert aufgezeigten Beherrschbarkeit und Zumutbarkeit des geänderten Anlagenbestandes und -betriebes der Anlage, der ökologischen Ausgleichbarkeit der infolge des Ausbaus unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie der Wiederherstellung der ökologischen und ästhetischen Funktionen im Umfeld des geplanten Vorhabens sprechen für deren Zulassung auch das öffentliche Interesse an einer Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion des Landeplatzes sowie das private wirtschaftliche Interesse der Antragstellerin an einer Sicherung des bisherigen Bestandes. Denn der Verkehrslandeplatz Egelsbach soll entsprechend den Zielen der Raumordnung und Landesplanung den Anschluss der Region an die allgemeine Luftfahrt ergänzen. Da durch die von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten belegt wird, dass ein Verzicht auf den Ausbau die Bedeutung des Landeplatzes für die Region schwächen und die verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht erreicht würden, gleichwohl die naturschutzrechtlichen Eingriffe ausgleichbar sind, ist unter Berücksichtigung der zuvor gemachten Ausführungen dem verkehrspolitischen Interesse ein stärkeres Gewicht einzuräumen als dem öffentlichen Interesse an dem Erhalt des bisherigen - wenngleich schützenswerten - Ufergehölzsaumes. Dies gilt umso mehr, als mit der Verlängerung der Start- und Landebahn am VLP Egelsbach lediglich sichergestellt wird, dass der bereits heute schon vorhandene gewerbliche Luftverkehr auch zukünftig am Flugplatz uneingeschränkt möglich ist (Bestandssicherung).

Dabei wird von der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass eine Nutzungsbeschränkung für den VLP Egelsbach infolge eines Nicht-Ausbaus vor allem die gewerblich am VLP Egelsbach operierenden ein- und zweimotorigen Flugzeuge (Flugzeuge der Golf- und India-Klasse) betref-

fen, die lediglich etwas über 7 % aller am VLP Egelsbach stattfindenden gewerblichen Flugbewegungen ausmachen. Die Mehrzahl der Flugbewegungen wäre demnach bei einem Verzicht auf den Ausbau des VLP Egelsbach nicht direkt betroffen. Gleichwohl hätte der Wegfall dieser Flugzeuggruppe erhebliche Auswirkungen für den Gesamtstandort und damit auch auf die verkehrspolitischen Vorgaben dieser Region sowie negative Auswirkungen auch auf die wirtschaftliche Situation in dieser Region. Denn wie im Gutachten der Wirtschaftsforschung und Beratung GmbH „empirica“ vom 9. Juli 2001 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde belegt worden ist, könnte mit ersatzlosem Wegfall der direkt betroffenen JAR-OPS 1 Flugbewegungen der bisherige Verkehr am VLP Egelsbach nicht mehr gewährleistet werden. Dies hätte zum einen zur Folge, dass die Luftfahrtunternehmen am VLP Egelsbach, die gegenwärtig ein- und zweimotorige Flugzeuge einsetzen bzw. über externe Beziehungen auf diese angewiesen sind, zukünftig mangels adäquater Ausweichmöglichkeiten überhaupt keinen derartigen Flugverkehr mehr durchführen könnten. Zum anderen fielen jedoch nicht nur die JAR-OPS 1 betroffenen Flugbewegungen weg, sondern wegen der dann erheblich eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten des VLP Egelsbach für die dort ansässigen Unternehmen auch die gewerbliche Flugbewegungen mit kleineren Flugzeugen, die nach den JAR-OPS 1 Bestimmungen weiterhin am VLP Egelsbach uneingeschränkt starten und landen könnten. Eine Standortaufgabe der bisher ansässigen Luftfahrtunternehmen wäre insoweit nicht auszuschließen.

Darüber hinaus sind ausweislich des Gutachtens der Wirtschaftsforschung und Beratung GmbH „empirica“ vom 9. Juli 2001 für die Antragstellerin größere direkte finanzielle Einbußen im Falle eines Ausbauverzichts zu befürchten. Die dort für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel berechneten finanziellen Verluste der Antragstellerin aus dem Ausfall von Landegebühren würden zwischen 15 bis 21 % der gesamten Umsätze aus den Landegebühren ausmachen. Die Summe aller Umsatzeinbußen könnte im worst case sogar über 30 % der bisherigen Umsatzerlöse der Antragstellerin ausmachen. Zudem verlöre bei einem Verzicht auf das Ausbauvorhaben der Interessengemeinschaftsvertrag der Antragstellerin mit der Fraport AG seine Grundlage. Finanzielle Einbußen für die Antragstellerin von bis zu 500.000 DM jährlich wären die Folge.

Neben diesen finanziellen Einbußen für die Antragstellerin wären die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Gesamtstandort am gravierendsten. Rund 75 % der Gesamtbeschäftigten am VLP Egelsbach sind bei Luftfahrtunternehmen tätig, die direkt oder indirekt auf JAR-OPS 1 betroffenes Fluggerät zurückgreifen. Diese Unternehmen wären durch die Nutzungsbeschränkungen am VLP Egelsbach so stark beeinträchtigt, dass ausweislich der von der Antragstellerin den Unterlagen beigefügten Stellungnahmen betroffener Betriebe viele von ihnen eine Betriebsaufgabe am Standort bzw. eine Betriebsverlagerung bei einer Nichtverlängerung der Piste in Erwägung ziehen würden. Die Konsequenzen wären weitere finanzielle Verluste bei der Antragstellerin durch den Wegfall von Miet- und Pachteinnahmen sowie Umsatz- und Konzessionsabgaben, Arbeitsplatzverluste am Standort, negative Effekte auf die Steuereinnahmen der Kommune und auf die Auftragssituation der Zuliefererbetriebe in der engeren Region sowie negative Auswirkungen auf die Kaufkraft in der Region.

Nach abschließender Auffassung beurteilt daher die Planfeststellungsbehörde den Ausbau des Verkehrslandeplatzes unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss vorgenommenen Nebenbestimmungen als ein Vorhaben, das die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Arbeitsplätze und Strukturelemente der Rhein-Main-Region dauerhaft sichern und verbessern hilft, ohne dabei

die ökologischen Belastungen für die benachbarten Siedlungsregionen außer Acht zu lassen, indem diese minimiert oder sogar ausgeglichen werden. Daher konnte dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes insgesamt zugestimmt werden.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof, Brüder-Grimm-Platz 1 - 3, 34117 Kassel, erhoben werden. Die Klage ist beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtsvertreter an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des Öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

E. Hinweise

Eine gegen den Planfeststellungsbeschluss erhobene Anfechtungsklage hat nach § 10 Abs. 6 Luftverkehrsgesetz keine aufschiebende Wirkung. Es besteht aber die Möglichkeit beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage zu stellen. Der Antrag kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Falls die Antragstellerin gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhebt, richtet sich diese auch gegen die Gebührenfestsetzung.

Eine gegen die Gebührenfestsetzung eingelegte Klage hat gemäß § 80 Abs. 2 Ziffer 1 Verwaltungsgerichtsordnung keine aufschiebende Wirkung und befreit nicht von der fristgerechten Zahlung.

Darmstadt, den 5. April 2002



**Dieke
Regierungspräsident**

